Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI MULTISTRADA

1000DS S

DUCATI MULTISTRADA 1000DS S

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto é parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà, deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

Indicazioni generali 6
Garanzia 6
Simboli 6
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
Guida a pieno carico 8
Dati per l'identificazione 10

Comandi per la guida 11
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 11
Cruscotto 12
LCD – Funzioni principali 13
LCD – Impostazione/visualizzazione parametri 15
Funzione retroilluminazione 24
Funzione luminanza spie 24
Funzione autospegnimento fari 24
Il sistema immobilizer 25
Chiavi 25
Code card 26
Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 27
Duplicazione delle chiavi 28
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 29
Commutatore sinistro 30
Leva comando frizione 31
Commutatore destro 32
Manopola girevole comando acceleratore 32
Leva comando freno anteriore 33
Pedale comando freno posteriore 34
Pedale comando cambio 34
Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 35

Elementi e dispositivi principali 37
Posizione sul motociclo 37
Tappo serbatoio carburante 38
Serratura sella passeggero e porta casco 39
Serratura sportello vano porta documenti 40
Cavalletto laterale 41
Dispositivi di registro forcella anteriore 42
Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore 44
Regolazione specchietti retrovisori 45
Variazione assetto motociclo 46

Norme d'uso 47
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 47
Controlli prima dell'avviamento 49
Avviamento motore 50
Avviamento e marcia del motociclo 52
Frenata 52
Arresto del motociclo 53
Parcheggio 53
Rifornimento carburante 54
Accessori in dotazione 55

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 56
Rimozione della vestizione 56
Controllo livello fluido frizione e freni 61
Verifica usura pastiglie freno 63
Lubrificazione delle articolazioni 64
Regolazione corsa a vuoto comando acceleratore 65
Carica della batteria 66
Controllo tensione catena trasmissione 67
Lubrificazione della catena trasmissione 68
Sostituzione lampade luci proiettore anteriore 69
Sostituzione lampade indicatori di direzione anteriori 73
Sostituzione lampade indicatori di direzione posteriori 74
Sostituzione lampade luce targa e arresto 75
Orientamento del proiettore 77
Pneumatici Tubeless 78
Controllo livello olio motore 80
Pulizia e sostituzione candele 81
Pulizia generale 82
Lunga inattività 83
Avvertenze importanti 83

Caratteristiche tecniche 84
Ingombri (mm) 84
Pesi 84
Rifornimenti 85
Motore 86
Distribuzione 86
Prestazioni 87
Candele d'accensione 87
Alimentazione 87
Impianto di scarico 87
Trasmissione 88
Freni 89
Telaio 90
Ruote 90
Pneumatici 90
Sospensioni 91
Colori disponibili 91
Impianto elettrico 92

Promemoria manutenzioni periodiche 97

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo.
In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

⚠ *Attenzione*
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani sul maniglione posteriore.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettare **sempre** i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

⚠ *Attenzione*
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

I

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Importante

È consigliabile non guidare il motociclo con borse laterali montate ad una velocità superiore a 120 Km/h. Questa velocità deve essere ulteriormente ridotta in caso di cattivo stato dei pneumatici, del fondo stradale e di visibilità.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
410 Kg.
Il peso del bagaglio da solo non deve assolutamente superare i 23 Kg, così suddivisi (fig. 1):
9 Kg max. per ogni borsa laterale;
5 Kg max. per la borsa da serbatoio.

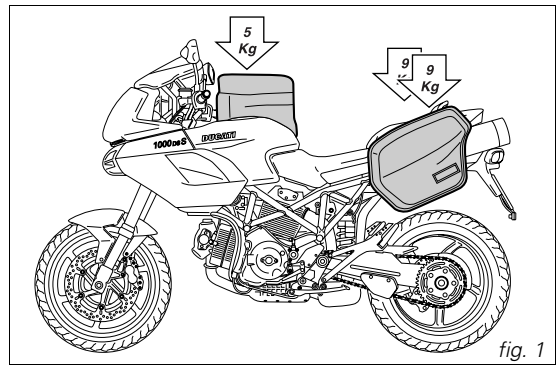


fig. 1

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
In caso di montaggio delle borse laterali (sono disponibili presso il servizio ricambi Ducati):
suddividere i bagagli e gli accessori in base al loro peso e disporli uniformemente nelle borse laterali;
chiudere con l'apposita serratura a chiave ogni borsa laterale.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 78 e che risultino in buone condizioni.

I

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2) e per il motore (fig. 3).

Telaio N.

Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono indispensabili nelle richieste di parti di ricambio.

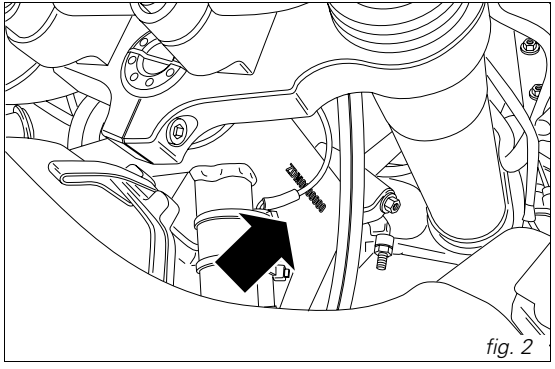


fig. 2

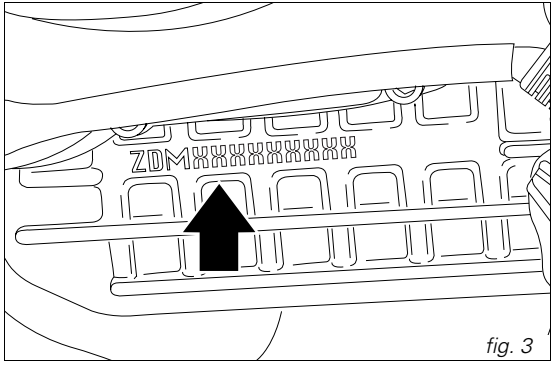


fig. 3

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo

(fig. 4)

1) *Cruscotto.*
2) *Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.*
3) *Commutatore sinistro.*
4) *Commutatore destro.*
5) *Manopola girevole comando acceleratore.*
6) *Leva comando frizione.*
7) *Leva comando freno anteriore.*
8) *Pedale comando freno posteriore.*
9) *Pedale comando cambio.*

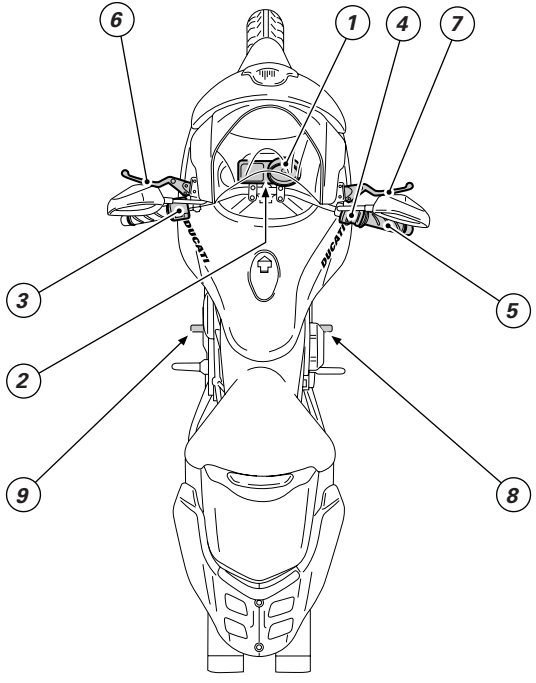


fig. 4

I

Cruscotto

1) **LCD**, *(vedi pag. 13).*

2) **Pulsanti di comando A e B**.
Pulsanti utilizzati per la visualizzazione e l'impostazione di parametri del cruscotto.

3) **Indicatore immobilizer IMMO** **(giallo ambra)**.
L'indicatore rimane acceso in caso di codice chiave errato o non riconosciuto; è lampeggiante nel caso in cui una segnalazione del sistema immobilizer sia stata ripristinata con la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola (vedi pag. 27).

Importante

Il cruscotto è uno strumento che consente la diagnosi del sistema di iniezione/accensione elettronica.
Non utilizzare per nessun motivo questi menù riservati a personale addestrato. Nel caso di accidentale ingresso in questa funzione posizionare la chiave su **OFF** *e rivolgersi ad un centro autorizzato Ducati per effettuare le verifiche necessarie.*

4) **Contagiri** *(min^{-1}).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.

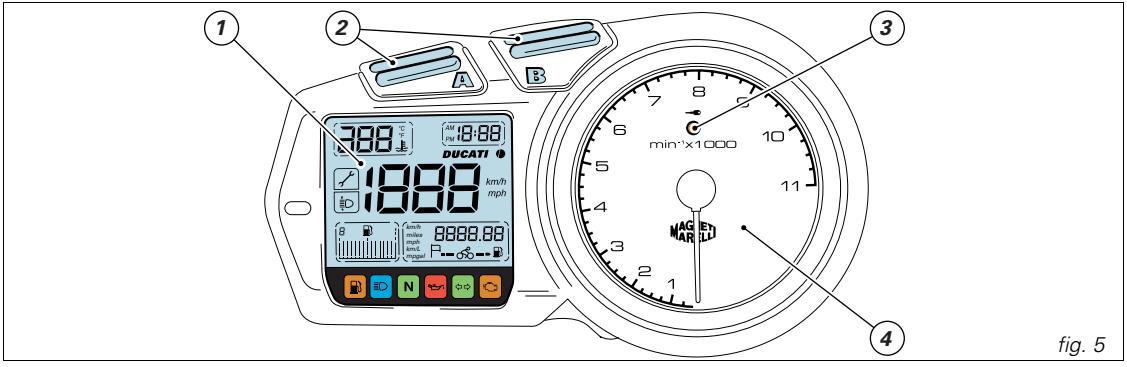


fig. 5

LCD – Funzioni principali

Attenzione
Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.

1) ***Indicatore temperatura olio****.*
Indica la temperatura dell'olio di raffreddamento del motore.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

2) ***Orologio****.*

3) ***Tachimetro****.*
Indica la velocità di percorrenza del veicolo.

4) ***Display ausiliario****.*
Indica in sequenza le indicazioni di contachilometri, contachilometri parziali, velocità media, consumo istantaneo, consumo medio, carburante consumato, autonomia residua e quantità carburante residuo.

5) ***Spia EOBD*** *(giallo ambra)****.***
Se accesa in modo permanente viene utilizzata dalla centralina per comunicare la presenza di errori ed il conseguente blocco del motore.

Viene inoltre utilizzata come riferimento visivo durante la procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore.
Se non sono presenti errori la spia deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su ***ON*** *e deve spegnersi dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 – 2 sec.).*

I

6) ***Spia indicatori di direzione ⇦⇨ (verde)****.*
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

7) ***Spia pressione olio motore (rossa)****.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si posiziona l'interruttore d'accensione su ***ON****, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando si aumenta il regime di giri.*

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia (7) rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

8) ***Spia folle N (verde)****.*
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

9) ***Spia proiettore abbagliante (blu)****.*
Si accende per indicare che la luce abbagliante è accesa.

10) ***Spia riserva carburante (gialla)****.*
Si accende quando il serbatoio è in riserva; sono rimasti circa 7 litri di carburante.

11) ***Display carburante****.*
Questa funzione indica il livello del carburante presente nel serbatoio del veicolo. Quando rimane accesa (lampeggiante) l'ultima barra, si accende la spia riserva (10).

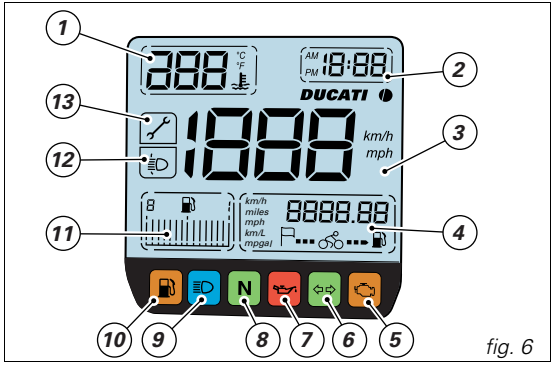


fig. 6

12) ***Indicatore regolazione verticale proiettore****.*
L'accensione della spia segnala l'ingresso dell'utente nella modalità di regolazione verticale del proiettore.

13) ***Indicatore manutenzione preventiva****.*
L'accensione della spia segnala il raggiungimento della percorrenza stabilita per la manutenzione preventiva. La spia risulterà lampeggiante per i 50 km successivi all'accensione. In seguito la spia risulterà fissa. Il reset del sistema verrà eseguito dall'Officina Autorizzata DUCATI che provvederà alla manutenzione.

LCD – Impostazione/visualizzazione parametri

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON** o **Key-ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione: lancette, display e spie (fig. 7).*

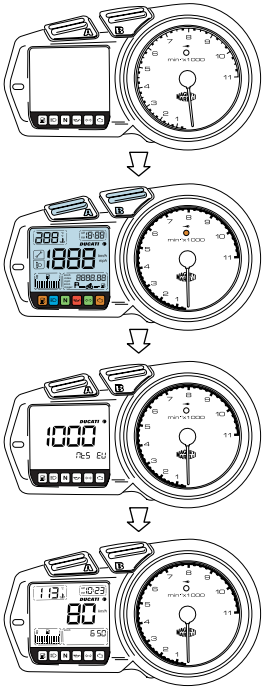


fig. 7

I

Indicazione temperatura olio *(fig. 8)*
Indica la temperatura dell'olio di raffreddamento del motore.
Se il valore della temperatura è uguale o inferiore a +39 °C / 102,2 °F sul display compare la scritta "LO" lampeggiante.
Se il valore è compreso tra +40 °C / 104 °F e +170 °C / 338 °F sul display compare il dato numerico.
Se il valore è uguale o superiore a +171 °C / 339,8 °F sul display compare la scritta "HI" lampeggiante.

Note
Se il sensore è scollegato il display indica le linee " - - - ".

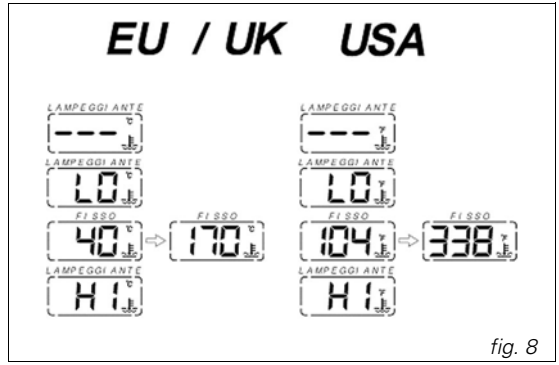


fig. 8

Funzione regolazione orologio

*Premere il pulsante (**A**, fig. 5), per 2 secondi, la scritta AM lampeggia. Se viene premuto il pulsante (**B**, fig. 5), lampeggia la scritta PM; premendo il pulsante (**B**) si ritorna al passo precedente. Premere il pulsante (**A**) per confermare la selezione e passare così alla regolazione delle ore che diventano lampeggianti.*
*Utilizzare il pulsante (**B**) per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (**A**) per confermare la selezione e passare così alla regolazione dei minuti. Utilizzare il pulsante (**B**) per modificare l'indicazione dei minuti. Se viene premuto il pulsante (**B**) per più di 5 sec., il conteggio è più veloce. Premere il pulsante (**A**) per confermare la selezione ed uscire dalla modalità di regolazione orologio, tornando alla funzionalità normale.*

Visualizzazione funzioni del display ausiliario *(fig. 9)*

*Premendo il pulsante (**B**, fig. 5) con chiave **ON** si esegue uno scroll di tipo sequenziale delle seguenti funzioni:*

- *Totalizzatore*
- *Totalizzatore parziale (TRIP)*
- *Velocità media*
- *Consumo istantaneo*
- *Consumo medio*
- *Benzina consumata*
- *Autonomia residua*
- *Livello carburante digitale*

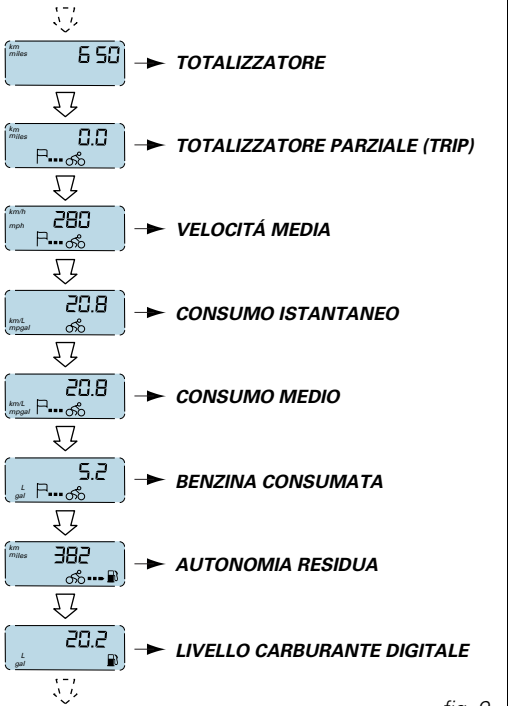


fig. 9

I

Funzione "Totalizzatore" *(fig. 10)*
Indica la distanza totale percorsa dal veicolo.

Funzione "Totalizzatore parziale (TRIP)" *(fig. 10)*
*Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento. È possibile azzerare questo parametro entrando in questa funzione e premendo il pulsante (**A**, fig. 5), per almeno 2 secondi. Al raggiungimento dei 9999.9 km (o miglia) il display si azzererà automaticamente. In corrispondenza dell'azzeramento di questo parametro viene azzerato anche il dato della velocità media, del consumo medio e della benzina consumata.*

Funzione "Velocità media" *(fig. 10)*
Indica la velocità media di percorrenza del veicolo. Il calcolo della velocità media viene fatto partendo dall'ultimo reset del "Totalizzatore parziale (TRIP)". Al raggiungimento dei 280 km/h (174 mph), il display indicherà le linee "---".

Funzione "Consumo istantaneo" *(fig. 10)*
Quando il veicolo è in movimento con motore acceso il display indicherà il dato numerico del consumo istantaneo. Se il veicolo non è in movimento, ma il motore è acceso, il display indicherà le linee fisse "--.-". Con motore spento e veicolo fermo il display indicherà "0.0".

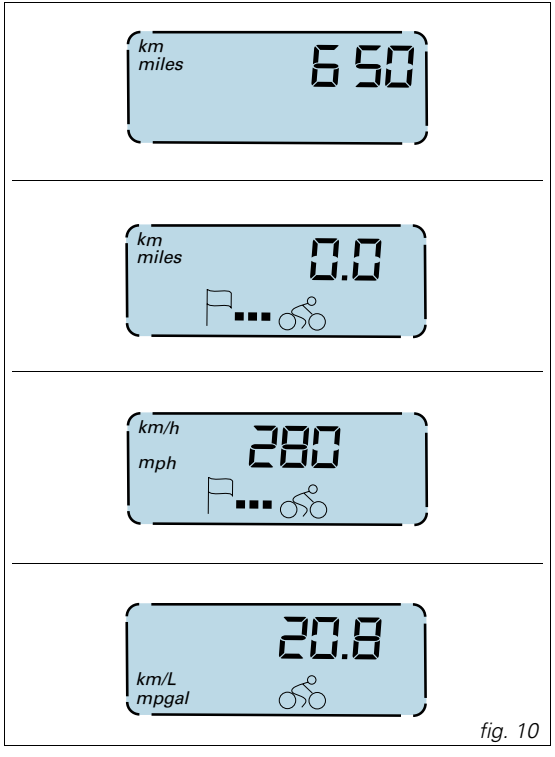


fig. 10

Funzione "Consumo medio" *(fig. 11)*
Quando il veicolo è in movimento con motore acceso, il display indicherà il dato numerico del consumo medio. In corrispondenza dell'azzeramento del "totalizzatore parziale" (TRIP) il display indicherà le linee "--.-" e aggiornerà il dato dopo 2 km percorsi.
Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceso, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento.

Funzione "Benzina consumata" *(fig. 11)*
Indica la benzina consumata dal veicolo durante la percorrenza. Il calcolo viene fatto partendo dall'ultimo reset del "Totalizzatore parziale (TRIP)". Al raggiungimento del dato 9999.9 litri (2201,9 Gal UK - 2641,9 Gal US), il display lindicherà le linee "– – . –".

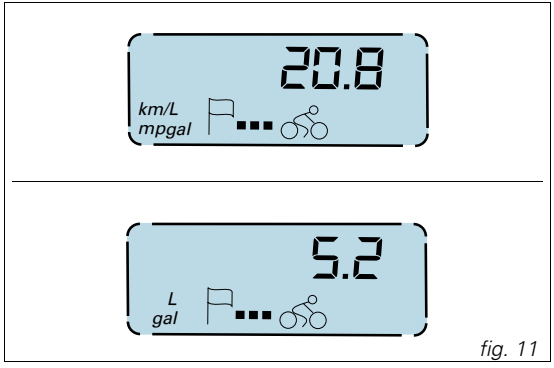


fig. 11

I

Funzione "Autonomia residua" *(fig. 12)*
Indica quanta strada può essere ancora percorsa dal veicolo. Quando il veicolo è fermo o fermo con motore acceco, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento. Se il sistema è in questa funzione, all'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il sistema visualizza le lineette "– – . –" per tutto il tempo in cui la spia rimarrà accesa.

Note
L'invio del dato viene aggornato ogni 10 secondi.

Funzione "Livello carburante digitale" *(fig. 12)*
Indica quanto carburante è ancora presente all'interno del serbatoio del veicolo. In corrispondenza dell'accensione della spia RISERVA CARBURANTE (10, fig. 6) il display indicherà le linee "– – . –" e lampeggerà il simbolo della pompa benzina.
Accensione spia riserva:
7 litri di carburante ancora presente nel serbatoio.
In corrispondenza dell'accensione della spia riserva (10, fig. 6) il display indicherà le linee "–.-" e il digit della pompa benzina comincerà a lampeggiare.
Se il veicolo è in movimento con motore acceso, il display indicherà il dato numerico di autonomia residua.
Se il veicolo non è in movimento con motore acceso oppure il veicolo non è in movimento con motore spento, il display indicherà l'ultimo dato memorizzato fino al nuovo aggiornamento del dato.

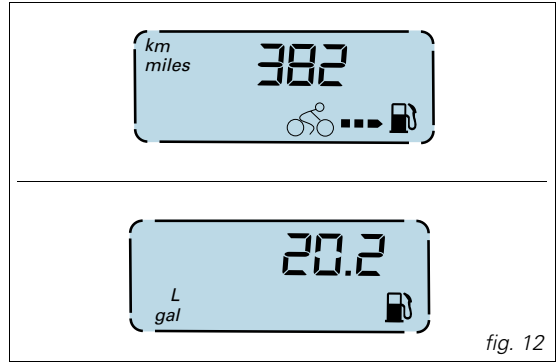


fig. 12

Note
Questo veicolo è dotato di un serbatoio particolarmente lungo, l'indicazione del livello carburante può per tanto risultare leggermente alterata qualora si guidi per lungo tempo su strade in pendenza.

Regolazione verticale proiettore *(fig. 13)*
Questa funzione permette di regolare verticalmente l'assetto del proiettore anteriore.
*Per entrare in questa funzione tenere premuto il pulsante (**B**, fig. 5) e girare la chiave in posizione **ON**; sul display comparirà un valore (fig. 13a) che identifica la posizione del faro e la spia sul display (12, fig. 6) si illuminerà.*
L'escursione verticale del faro và da 3 a -3 per un totale di 7 posizioni (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

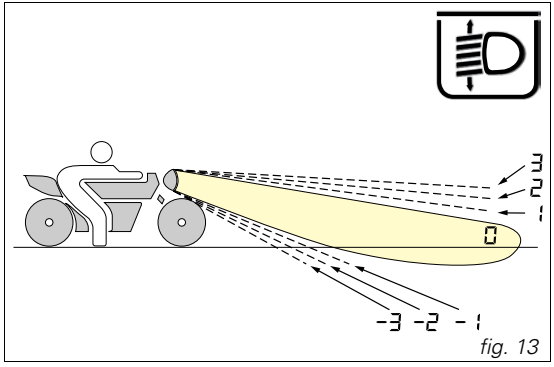


fig. 13

I

*Per muoversi verso il basso premere il pulsante (**A**, fig. 5), per muoversi verso l'alto premere il pulsante (**B**, fig. 5). Sul display inoltre, a sinistra del numero, sono indicate delle "linee guida" fisse che indicano se la posizione, rispetto allo "0", è superiore o inferiore (lampeggianti invece durante il movimento per indicare se il faro si stà muovendo verso l'alto o verso il basso).*
Per uscire dalla funzione occorre commutare la chiave su OFF.
Ogni volta che si esce dalla funzione viene memorizzata la posizione del faro selezionata.

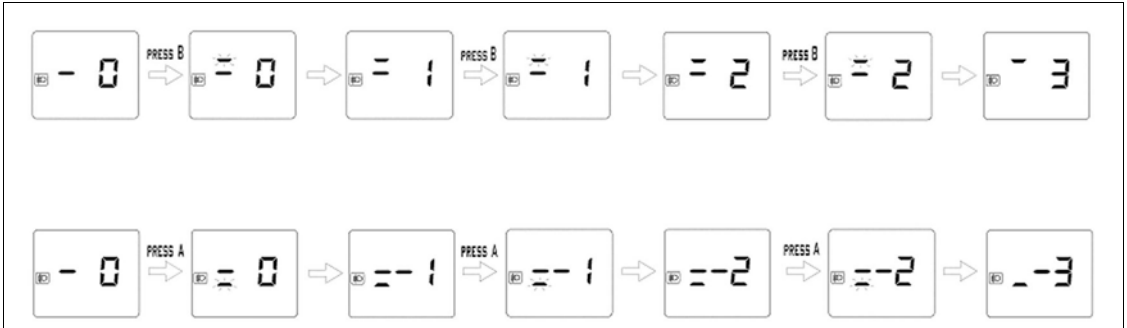


fig. 13a

Funzione selezioni speciali: modello veicolo e unità di misura *(fig. 14)*
*In automatico la centralina comunica al cruscotto il veicolo e l'unità di misura corretti da visualizzare nel display; per forzare la modifica di questi parametri premere contemporaneamente i pulsanti (**A**, fig. 5) e (**B**, fig. 5) e portare l'interruttore a chiave da **OFF** a **ON**. Sul display compare il modello del veicolo e la versione in modo lampeggiante. Premere il pulsante (**B**) per visualizzare in sequenza tutte le impostazioni possibili. Per memorizzare la selezione premere il pulsante (**A**) per almeno 5 secondi, fino alla visualizzazione sul display della sigla OFF e successivamente portare l'interruttore a chiave su **OFF**.*

Note
Quando si è all'interno di questa funzione, viene inibita l'accensione del veicolo.

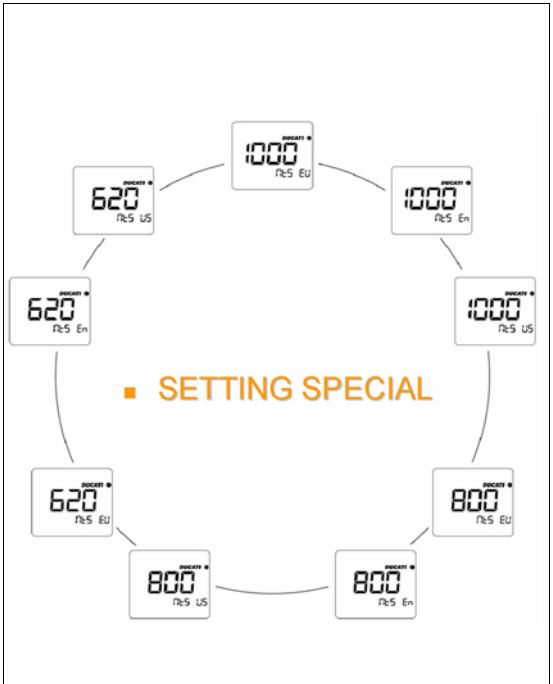


fig. 14

I

Funzione retroilluminazione

La retroilluminazione del cruscotto è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.
In questo caso il cruscotto, grazie a dei sensori che rilevano l'intensità di luce e la temperatura ambiente, attiva o disattiva automaticamente la retroilluminazione.

Funzione luminanza spie

Questa funzione è attiva solo se la luce di posizione o i fari sono accesi.
L'intensità delle spie viene regolata automaticamente dal cruscotto a seconda della quantità di luce esterna che viene rilevata.

Funzione autospegnimento fari

Questa funzione permette di ridurre il consumo della batteria, regolando automaticamente lo spegnimento dei fari.
Il dispositivo entra in funzione in due casi:

- *nel primo caso, se si commuta la chiave da OFF a ON e non viene eseguito nessun avviamento motore. Dopo 60 secondi il proiettore viene disattivato e riavviato solo al successivo chiave OFF / chiave ON.*
- *nel secondo caso, dopo il normale utilizzo della moto, con i fari accesi, se viene spento il motore tramite l'interruttore ARRESTO MOTORE (2, fig. 21). Dopo 60 secondi dallo spegnimento del motore, il proiettore verrà disattivato e riavviato in corrispondenza del successivo avviamento motore.*

Note

Anche nella fase di avviamento il sistema spegne i fari e li riaccende solo quando il motore è avviato o comunque quando viene rilasciato il pulsante (3, fig. 21).

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (immobilizer) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso, all'atto dell'avviamento, da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo in questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi *(fig. 15)*
Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave ROSSA (A)*
- *n°2 chiavi NERE (B)*

Attenzione
La chiave rossa é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi nere, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *aprire il tappo del serbatoio carburante.*
- *aprire lo sportello di accesso al vano porta documenti.*
- *sbloccare la serratura della sella passeggero.*

La chiave rossa svolge le stesse funzioni delle chiavi nere, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

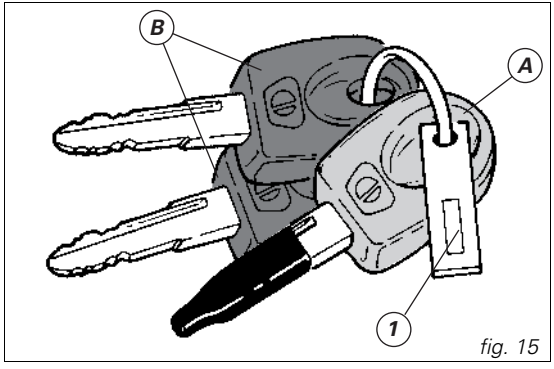


fig. 15

Attenzione
Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Note
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave rossa, in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'uso del motociclo.

I

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 16) sulla quale è riportato il codice elettronico (A, fig. 17), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il ***key-ON****.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura con la manopola acceleratore (vedi pag.27).
Questa procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" indicata dall'accensione della spia giallo ambra EOBD (5, fig. 6).

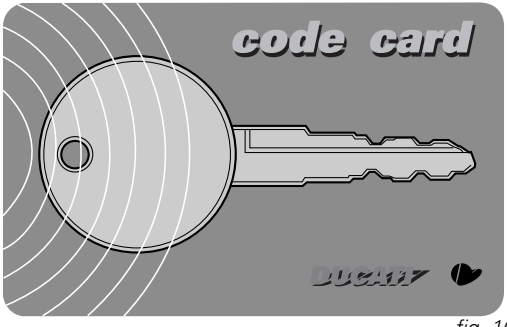


fig. 16

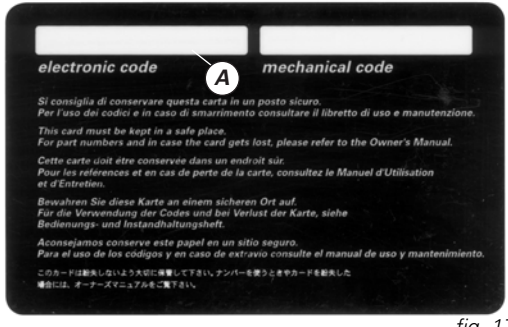

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) *Portare la chiave su **ON** e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia **EOBD** (5, fig. 6) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.*
2) *Allo spegnimento della spia **EOBD** rilasciare la manopola.*
3) *La spia **EOBD** si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.*
4) *Contare un numero di lampeggi della spia **EOBD** pari alla prima cifra del codice segreto. Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, poi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra. Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia **EOBD** pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).*
5) *Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, si potranno verificare due casi: A) la spia **EOBD** si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi, oppure se i giri del motore superano la soglia di 1000 min^{-1}. B) la spia **IMMO** (3, fig. 5) lampeggia fino a quando i giri del motore non superano i 1000 min^{-1}, oppure fino a quando non viene riavviato il motore.*
6) *Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia **EOBD** e **IMMO** rimangono accese ed è possibile ripetere le operazioni a partire dal punto 2 per un numero illimitato di volte.*

Note

*Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su **OFF** e ripetere la sequenza dal punto 1.*

I

Funzionamento

*Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da **ON** a **OFF**, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da **OFF** a **ON (Key-ON)**:*

1) *se il codice viene riconosciuto, la spia IMMO (3, fig. 5), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante avviamento motore (2, fig. 21), il motore si avvia;*
2) *se la spia IMMO rimane accesa, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione **OFF** e poi di nuovo in **ON**, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.*
3) *Se la spia IMMO rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer é stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola).*

Importante

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Per la richiesta di chiavi supplementari, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI, portando tutte le chiavi a disposizione e la CODE CARD.
La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.
La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al Cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.
I codici delle chiavi non presentate, durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo *(fig. 18)*
È sistemato davanti alla testa di sterzo ed è a quattro posizioni:

A) ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
B) ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
C) ***LOCK****: blocca lo sterzo;*
D) ***P****: luce di posizione accesa e sterzo bloccato.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

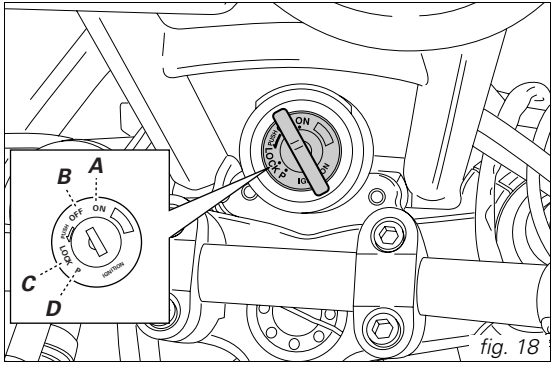


fig. 18

I

Commutatore sinistro *(fig. 19)*

1) *Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:*
   - posizione = luce anabbagliante accesa;
   - posizione = luce abbagliante accesa.

2) *Pulsante = indicatore di direzione a tre posizioni:*
   - posizione centrale = spento;
   - posizione = svolta a sinistra;
   - posizione = svolta a destra.
   Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) *Pulsante = avvisatore acustico.*

4) *Pulsante = lampeggio abbagliante.*

5) *Pulsante = lampeggiatori di emergenza*
   Premuto attiva contemporaneamente tutti gli indicatori di direzione.
   Per disattivare i lampeggiatori premere nuovamente il pulsante.

Note
Quando si azionano i dispositivi (1), (2), (4) e (5) si accendono le corrispondenti spie sul cruscotto (vedi pag.14).

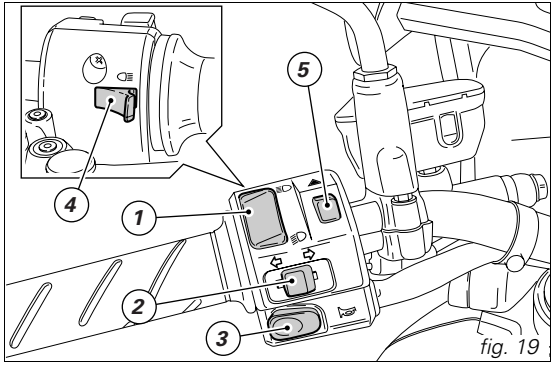


fig. 19

Leva comando frizione *(fig. 20)*
La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola sul manubrio. Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.
Tenere conto che:
la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.
Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione
La regolazione della leva frizione va effettuata a motociclo fermo.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto laterale esteso ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto laterale deve essere chiuso).

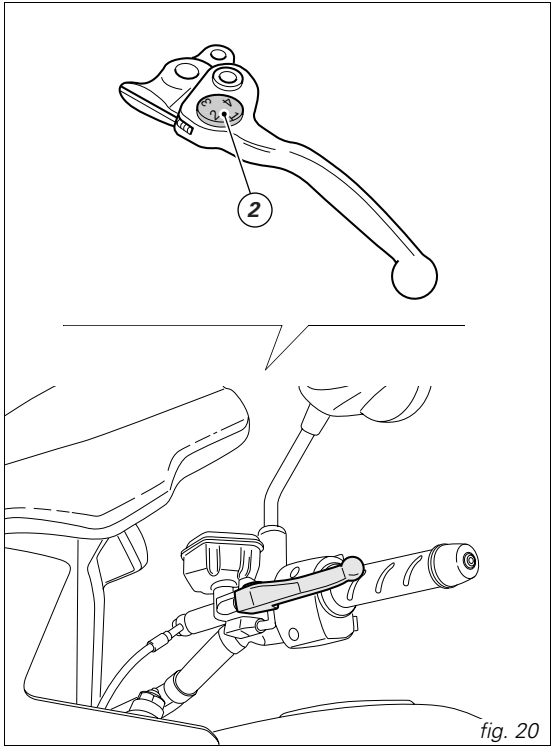


fig. 20

I

Commutatore destro *(fig. 21)*

*1) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:*
*- posizione ⟳ (**RUN**) = marcia;*
*- posizione ⊠ (**OFF**) = arresto del motore.*

Attenzione
Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto, riportare l'interruttore in posizione ⟳ per poter procedere all'avviamento del motociclo.

2) Pulsante ⏲ = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore *(fig. 21)*
La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

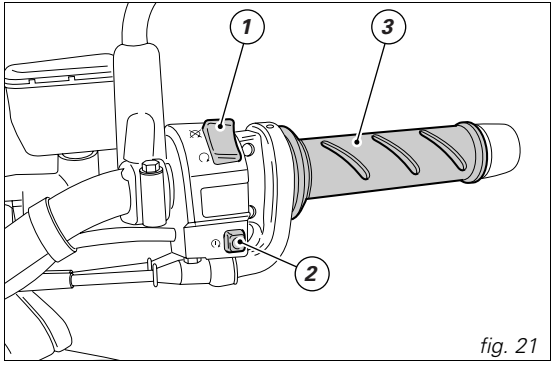


fig. 21

Leva comando freno anteriore *(fig. 22)*
Tirando la leva (1) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando è dotata di un pomello (2) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.
Per effettuare la regolazione mantenere la leva (1) completamente estesa ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste.
Tenere conto che:
la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.

Attenzione
La regolazione della leva freno anteriore va effettuata a motociclo fermo.

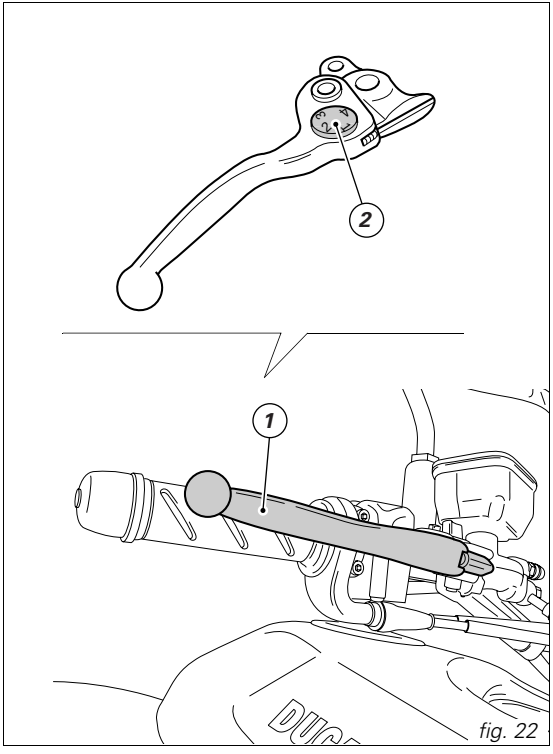


fig. 22

I

Pedale comando freno posteriore *(fig. 23)*
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) con il piede verso il basso.
Il sistema di comando è di tipo idraulico e necessita del minimo sforzo.

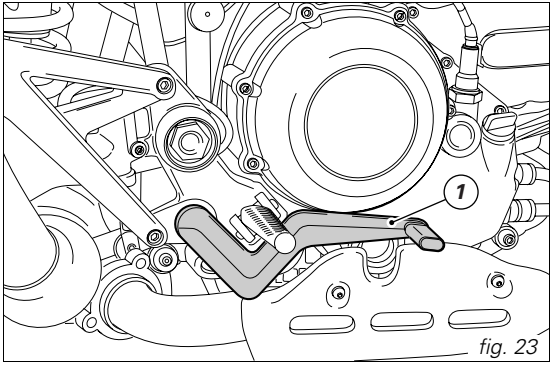


fig. 23

Pedale comando cambio *(fig. 24)*
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale N, con ritorno automatico; questa condizione é segnalata dall'accensione della spia N (8, fig. 6) sul cruscotto.
Il pedale può essere spostato:
in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1a marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia N sul cruscotto si spegne;
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2a marcia e successivamente la 3a, 4a, 5a e 6a marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo cambio marcia.

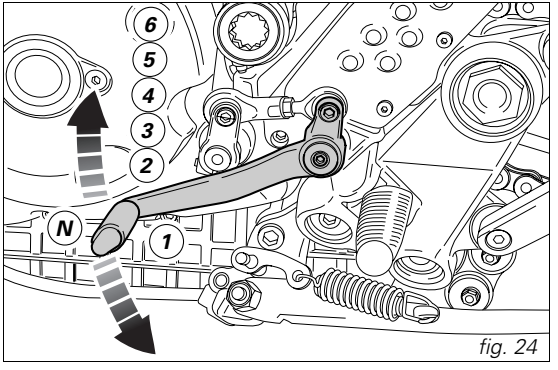


fig. 24

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione del pedale comando cambio e freno posteriore rispetto alla relativa pedana. Per effettuare queste regolazioni agire come segue:

Pedale comando cambio *(fig. 25)*

Bloccare l'asta (1), agendo sulla presa di chiave (2) con una chiave aperta, e allentare il controdado (3).
Svitare la vite (4), in modo da poter svincolare l'asta (1) dalla leva del cambio.
Ruotare l'asta (1) operando sull'apposita presa di chiave (2), facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Fissare con la vite (4) la leva del cambio all'asta (1).
Serrare il controdado (3) contro l'asta (1).

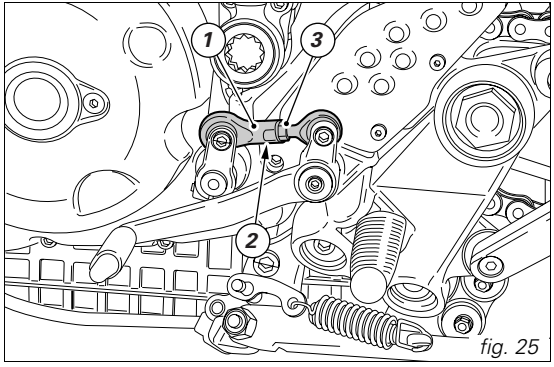


fig. 25

I

Pedale comando freno posteriore *(fig. 25a)*
Allentare il controdado (5).
Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (5).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (7) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitare per diminuirlo
Serrare il controdado (7) e verificare nuovamente il gioco.

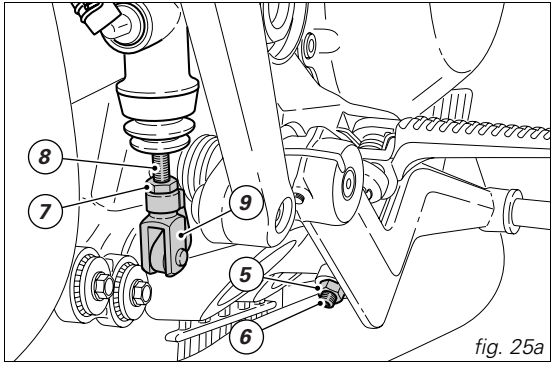


fig. 25a

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo *(fig. 26)*

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella passeggero e porta casco.
3) Serratura sportello vano porta documenti.
4) Cavalletto laterale.
5) Dispositivi di registro forcella anteriore.
6) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
7) Specchi retrovisori.
8) Silenziatore e tubi di scarico.
9) Catalizzatore (no per versione USA).

Attenzione
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

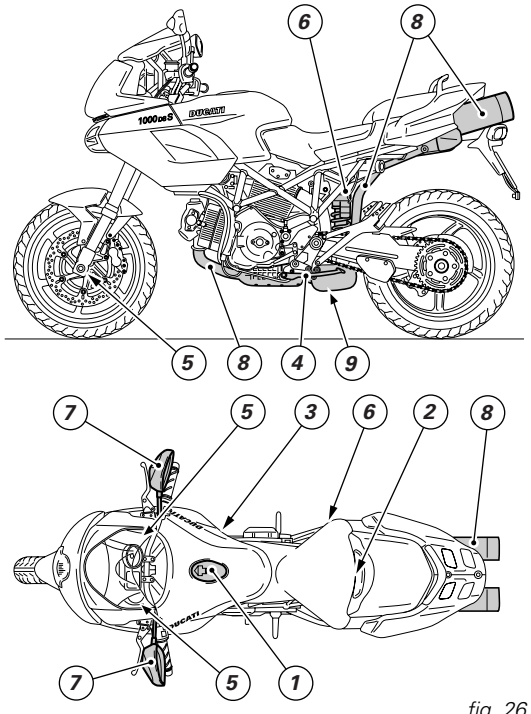


fig. 26

I

Tappo serbatoio carburante *(fig. 27)*

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo (2, fig. 27a).

Chiusura

Richiudere il tappo (2) con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 54) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

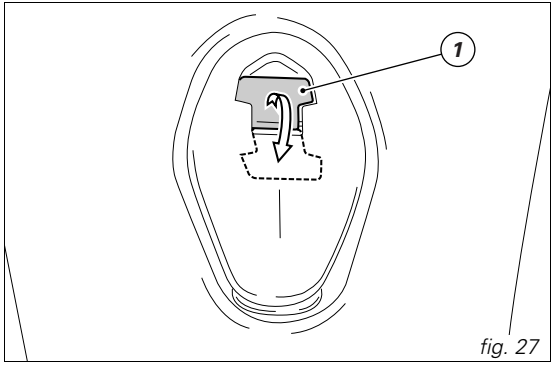


fig. 27

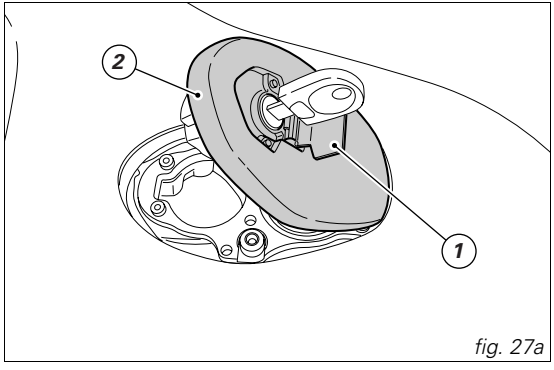


fig. 27a

Serratura sella passeggero e porta casco

Apertura *(fig. 28)*
Inserire la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso orario fino a sentire lo scatto del chiavistello della sella. Sollevare la parte posteriore della sella (2) e sfilarla dai supporti anteriori, tirandola all'indietro.

Chiusura
Appoggiare la sella sui ganci di ritegno del serbatoio e tirarla all'indietro fino ad avvertire l'avvenuto aggancio. Esercitare pressione sulla parte posteriore della sella fino ad udire lo scatto di innesto del chiavistello della serratura. Accertarsi dell'avvenuto aggancio, tirando con moderazione verso l'alto la sella.

Sotto la sella passeggero si trova il gancio per il cavetto porta casco. Far passare il cavetto (A) nel casco ed inserirne nel gancio le estremità. Lasciare appeso il casco sul lato sinistro (fig. 29) e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.
Il cavetto va appeso dal lato sinistro. In qualsiasi altra posizione il cavetto impedirà la chiusura della sella.

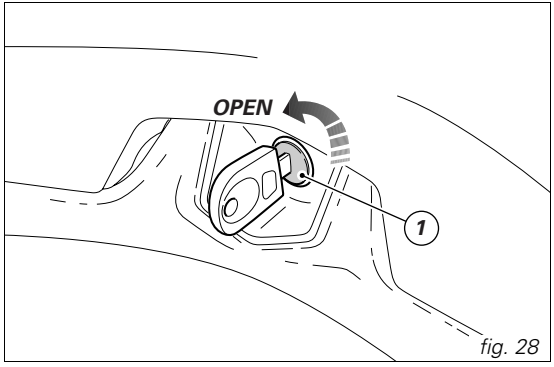


fig. 28

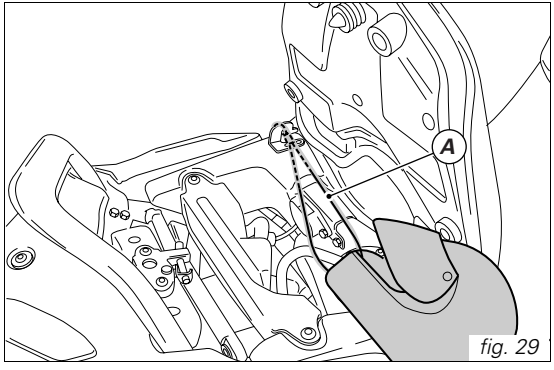


fig. 29

I

Serratura sportello vano porta documenti

Per aprire lo sportello del vano porta documenti introdurre la chiave nella serratura (1) e ruotarla in senso antiorario fino ad avvertire lo sgancio dei chiavistelli (fig. 30).
Aprire lo sportello (fig. 30a) per accedere al vano porta documenti in cui è alloggiato il libretto uso e manutenzione e la trousse attrezzi (vedi pag. 55).

Importante

Evitare di alloggiare nel vano componenti pesanti o parti metalliche che potrebbero spostarsi durane la marcia e causare instabilità nella guida del motociclo.

Per richiudere lo sportello, è sufficiente spingerlo in corrispondenza dei chiavistelli, fino ad avvertire lo scatto di bloccaggio.
Sfilare poi la chiave.

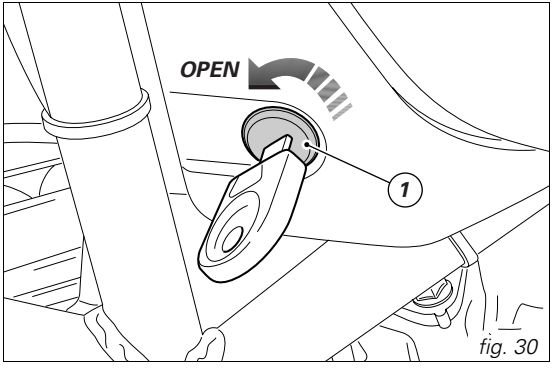


fig. 30

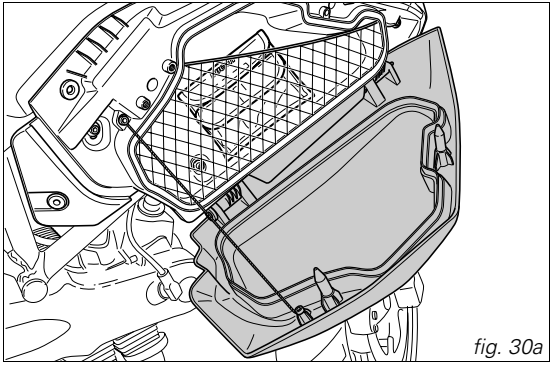


fig. 30a

Cavalletto laterale *(fig. 31)*

Importante
Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio. Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per utilizzare il cavalletto laterale, tenere il motociclo con entrambe le mani sul manubrio quindi premere con il piede sulla stampella (1), accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo sul lato sinistro fino a portare in appoggio l'estremità della stampella con il suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo in appoggio sul cavalletto laterale.

Per riportare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il dorso del piede la stampella (1).

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra, e del sensore di sicurezza (2) che comunica alla centralina controllo motore la posizione del cavalletto. A protezione di questo impianto è installato un fusibile da 3A posto a lato della batteria (vedi pag. 93).

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto se il cambio è in posizione di folle.

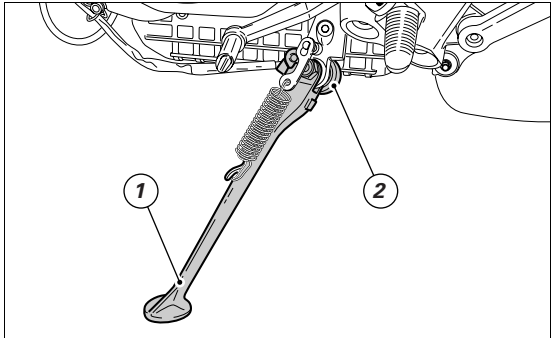


fig. 31

I

Dispositivi di registro forcella anteriore

La forcella del motociclo è regolabile nella fase di estensione (ritorno), nella compressione degli steli e nel precarico della molla.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) per modificare il freno idraulico in estensione (fig. 32);
2) per modificare il precarico delle molle interne (fig. 32);
3) per modificare il freno idraulico in compressione (fig. 33).

Posizionare il motociclo in modo stabile, sul cavalletto laterale.
Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per modificare il freno idraulico in estensione.
Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (3), nella parte posteriore dei piedini portaruota, per modificare il freno idraulico in compressione.
Ruotando il registro (1) si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Nel caso del registro (3) la variazione dello smorzamento è continuo (a vite). Avvitando completamente il registro fino a bloccarlo si ottiene la posizione "0", che corrisponde al massimo smorzamento. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti, che corrisponderanno alle posizioni "1", "2", ecc., o la rotazione angolare del registro.

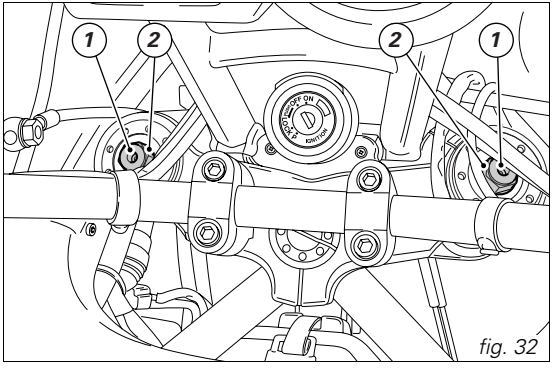


fig. 32

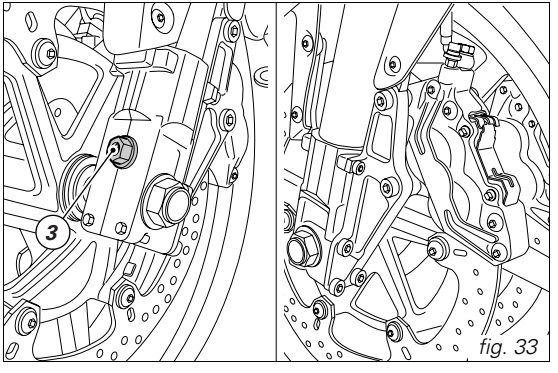


fig. 33

Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 9 click;
estensione: 12 click.
Precarico molla: 10 mm.
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo, ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

I

Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore

(fig. 34)
L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.
Il registro (1), posto sul lato destro, in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione.
Ruotando in senso orario i registri (1) e (2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.
Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario):
- *svitare il registro (1) di 12 click.*
- *svitare il registro (2) di 10 click.*

Precarico molla: 22 mm
Le due ghiere (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
*Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. **Avvitando** o **svitando** la ghiera inferiore si **aumenta** o **diminuisce** il precarico.*

Attenzione

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

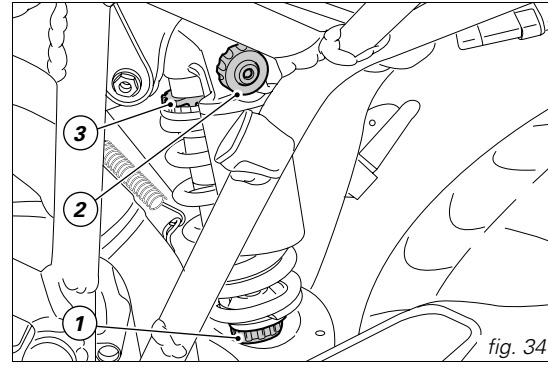


fig. 34

Regolazione specchietti retrovisori

La regolazione si effettua spingendo lo specchio alle sue estremità nella direzione desiderata (fig. 35).
Per bloccare lo specchio nella posizione definita, serrare la vite nella parte inferiore del supporto (fig. 35a).

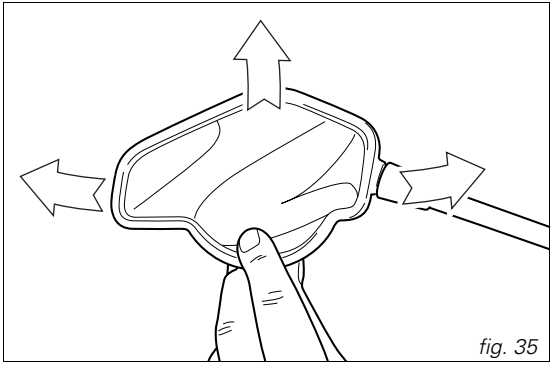


fig. 35

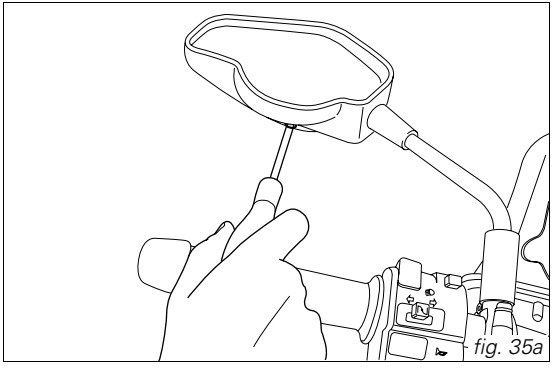


fig. 35a

I

Variazione assetto motociclo

L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.
La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.
Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 36) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore (fig. 36a).
Aumentare o diminuire l'interasse del tirante (2) allentando i dadi (3) degli snodi sferici (1) e agendo sulla presa di chiave (A).
Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

Note

Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Attenzione

La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 255 mm.

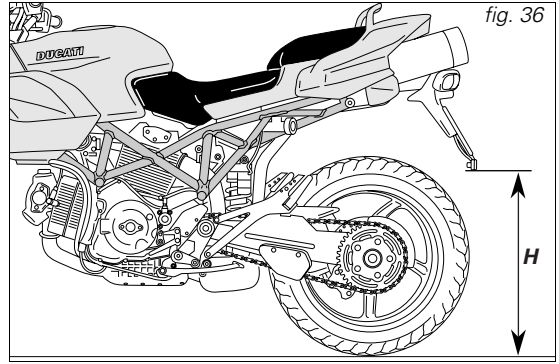


fig. 36

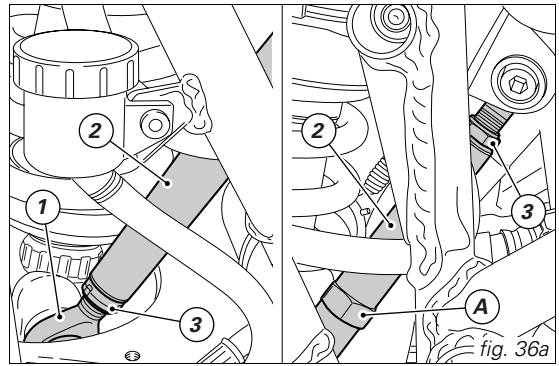


fig. 36a

NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 37)*
Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km.

Fino a 1000 Km
Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 5.500÷6000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.
Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km
Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i: 7000 min^{-1}.

I

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

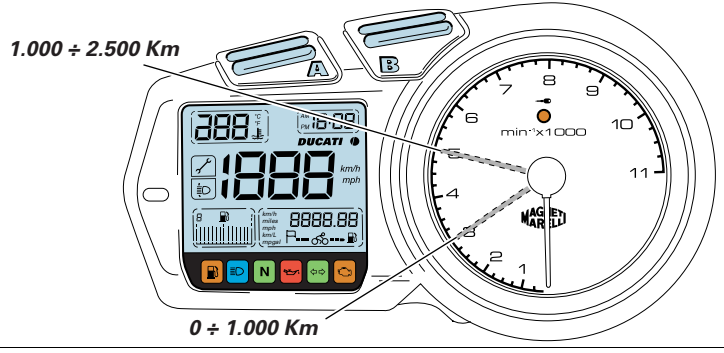


fig. 37

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio
Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 54).

Livello olio nel motore
Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 80).

Liquido freni e frizione
Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido (pag. 61).

Condizione pneumatici
Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 78).

Funzionalità dei comandi
Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllarne il funzionamento.

Luci e segnalazioni
Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 69).

Serraggi a chiave
Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio (pag. 38) e della sella passeggero (pag. 39).

Cavalletto
Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 41).

Attenzione
In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata DUCATI.

I

Avviamento motore

Attenzione

Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida (vedi pag. 10).

1) *Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 38). Verificare che la spia verde **N** (8, fig. 6) e quella rossa (7, fig. 6), sul cruscotto, risultino accese.*

Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 14).

Note

È possibile avviare il motociclo con il cavalletto laterale esteso ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto laterale deve essere orizzontale).

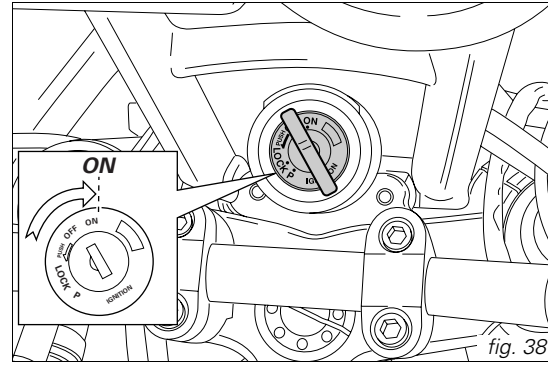


fig. 38

2) *Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 39) sia nella posizione ∩ (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).*

Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2).
Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo max. variabile in funzione della temperatura del motore stesso.
A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento.
In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).
Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

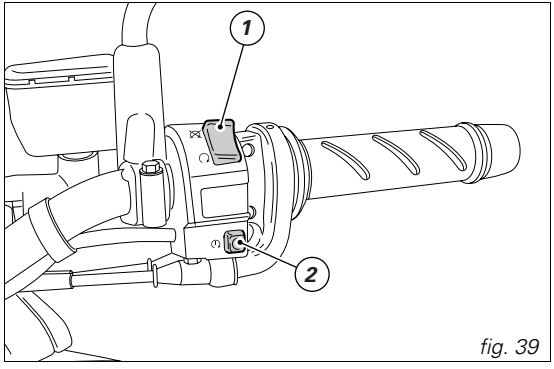


fig. 39

Note
In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento.

Importante
Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

Avviamento e marcia del motociclo

1) *Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.*
2) *Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.*
3) *Accelerare il motore, agendo sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a muoversi.*
4) *Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.*
5) *Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.*
   Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi alla marcia inferiore e rilasciare la frizione.
   L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anomale a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anomala degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti, disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.
Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante. I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore o superiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione ***OFF*** *(pag. 29).*

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 41).
Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione ***LOCK*** *per prevenire i furti.*
Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che siano ben ventilati e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.
In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione P.

Importante

Non lasciare la chiave su ***P*** *per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.

I

Rifornimento carburante *(fig. 40)*
Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.

Attenzione
Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95 (vedi tabella "Rifornimenti" pag. 85).
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

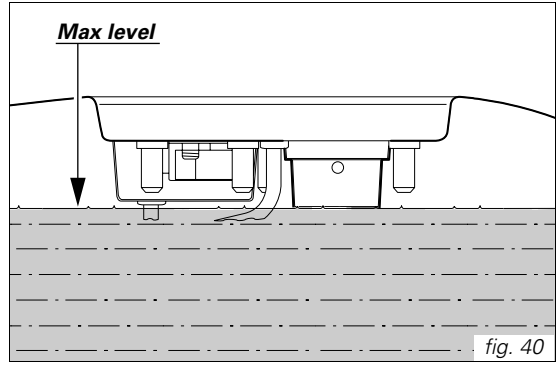


fig. 40

Accessori in dotazione *(fig. 41)*
Nel vano ricavato sulla semicarena destra, accessibile dopo aver aperto lo sportello esterno (vedi pag.40), sono alloggiati:
il libretto uso e manutenzione;
il cavetto portacasco;
il kit attrezzi composto da (fig. 42):
- *chiave a tubo esagonale per candele;*
- *perno per chiave candela;*
- *giravite doppio.*

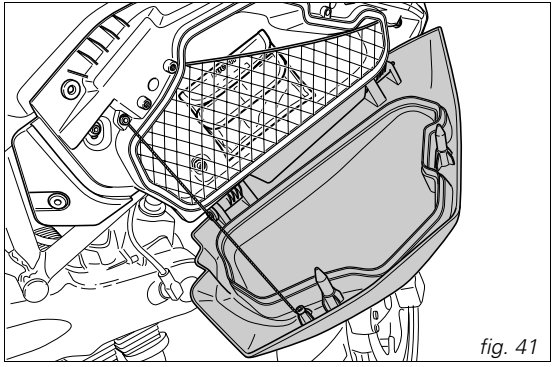


fig. 41

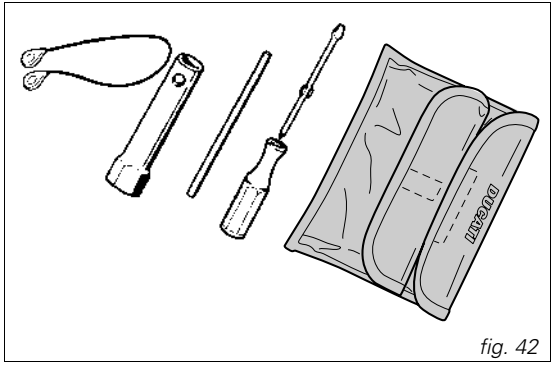


fig. 42

Rimozione della vestizione

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.

Attenzione

Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Importante

Per non danneggiare le parti verniciate e il parabrezza in plexiglas del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio.

Cupolino mobile

Svitare le quattro viti (1) che fissano il cupolino mobile ai supporti provvisti di guarnizione (2).
Rimuovere il cupolino mobile completo di parabrezza (fig. 43).
Per sostituire il parabrezza, svitare con l'apposita chiave torx le viti (3) con rosetta in nylon (4), tenendo bloccati i dadi gommati (5) dall'interno del cupolino (fig. 43a).

Nel montaggio del parabrezza nuovo, bloccare le viti (2) partendo da quella centrale.
Verificare che sui supporti siano montate le guarnizioni (2) quindi posizionare il cupolino mobile e fissarlo sui due lati con le viti (1).
Bloccare le viti (1).

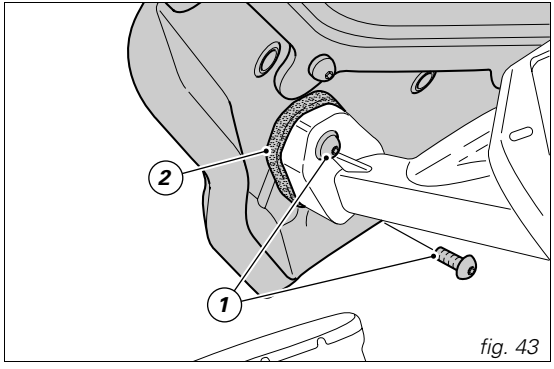


fig. 43

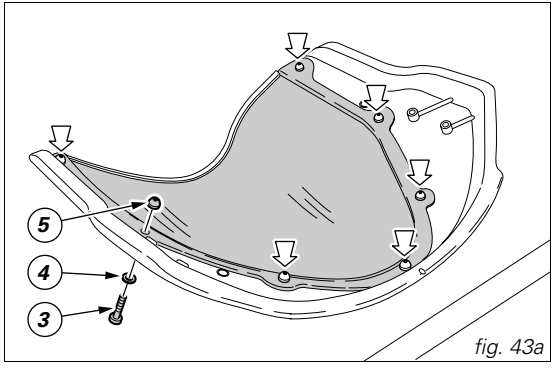


fig. 43a

I

Cupolino fisso

Svitare sui due lati del cupolino le sei viti (1) di fissaggio della plancia interna, quindi rimuoverla sfilandola verso l'alto (fig. 44).

Note

Fare attenzione nella rimozione della plancia a non danneggiare la vernice del cupolino.

Svitare le sei viti (2) che fissano il cupolino fisso al supporto del proiettore (fig. 44a).
Rimuovere il cupolino fisso.

Nel rimontaggio, bloccare per prime le quattro viti centrali e poi le due laterali.
Posizionare la plancia interna sul cupolino fisso, facendo corrispondere le forature.
Bloccare le sei viti (1), evitando di eccedere per non danneggiare gli inserti sul cupolino fisso.

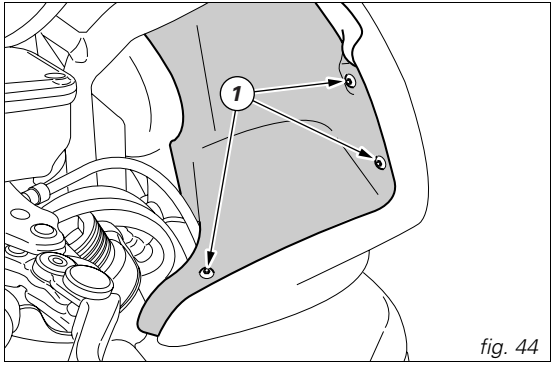


fig. 44

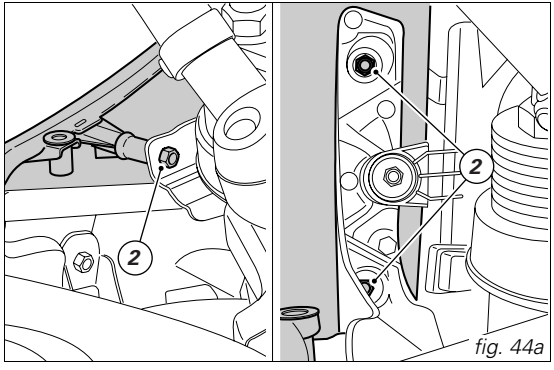


fig. 44a

Semicarenatura sinistra

Operando sul lato sinistro, dall'interno della carenatura, ruotare di ¼ di giro, in senso antiorario, lo sgancio rapido (1) per liberare la parte anteriore della semicarena sinistra (fig. 45).

Per liberare la parte posteriore della semicarena sinistra, sfilare fino al bloccaggio il fermo (2), in corrispondenza del supporto del telaio: per agevolare l'operazione spingere dall'esterno sulla semicarena, in corrispondenza del fermo (fig. 46).

Rimuovere la semicarena sinistra sfilandola dai pioli di ritegno del serbatoio carburante.

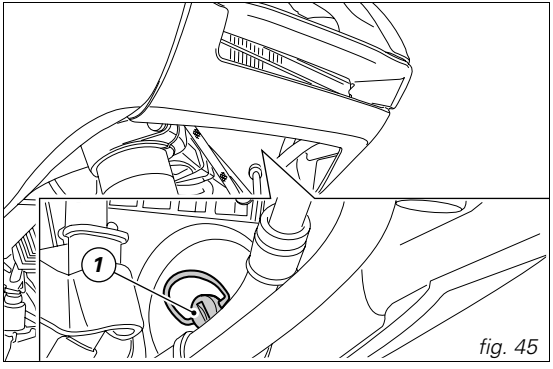


fig. 45

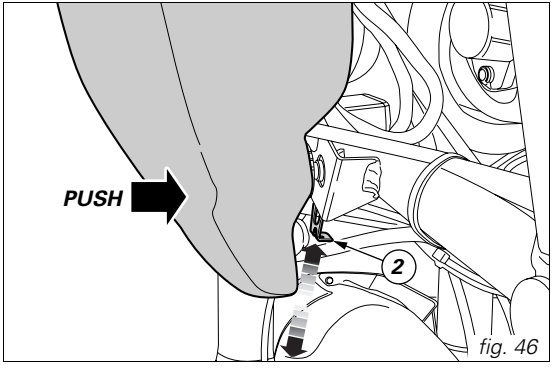


fig. 46

I

Prima di procedere al rimontaggio, assicurarsi che sul lato interno della semicarena risultino correttamente installati i gommini (3) e la guarnizione (4), sul perno (5) (fig. 47).
Montare la semicarenatura sinistra, partendo dall'estremità posteriore ed inserendo i pioli del serbatoio nei gommini (fig. 47a).
Spingere la semicarena in corrispondenza del perno (5) per poter agganciare il fermo (2) all'estremità del perno stesso.
Agganciare lo sgancio rapido anteriore (1), spingendolo e ruotandolo di ¼ di giro in senso orario.

Borse laterali

Il motociclo è stato predisposto per il montaggio delle borse laterali. Il kit borse laterali è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.
Il kit, oltre a tutti i particolari necessari per il montaggio, contiene un libretto d'istruzione.

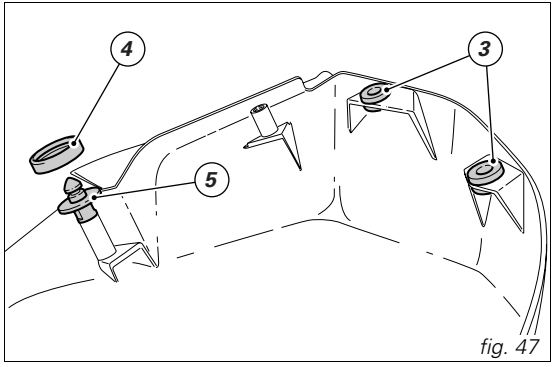


fig. 47

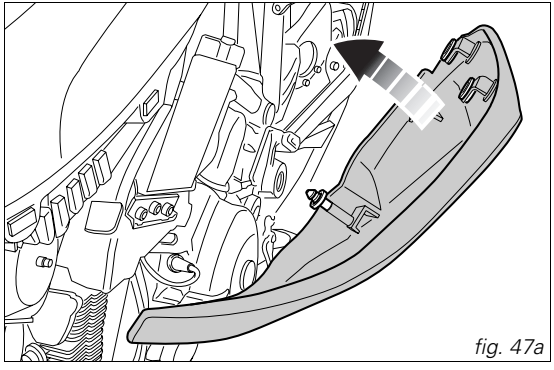


fig. 47a

Controllo livello fluido frizione e freni

*Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 48 e fig. 48a).*
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

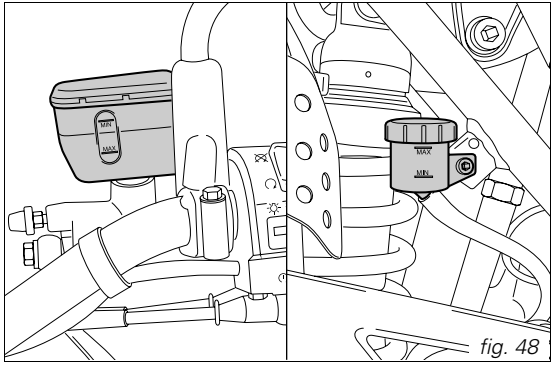


fig. 48

Importante

Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad una Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione

Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse. L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni. Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

I

Impianto frizione *(fig. 48a)*
Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, è probabile una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

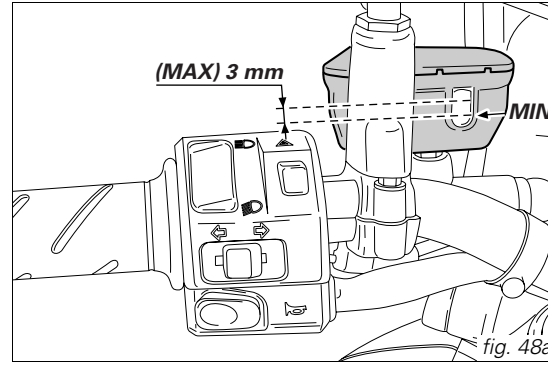


fig. 48a

Verifica usura pastiglie freno *(fig. 49)*
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni anteriori, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.
Nel caso delle pastiglie freno posteriore, sono da sostituire quando rimane circa 1 mm di materiale d'attrito (fig. 49a), visibile attraverso l'apertura ricavata tra le semipinze.

Importante
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

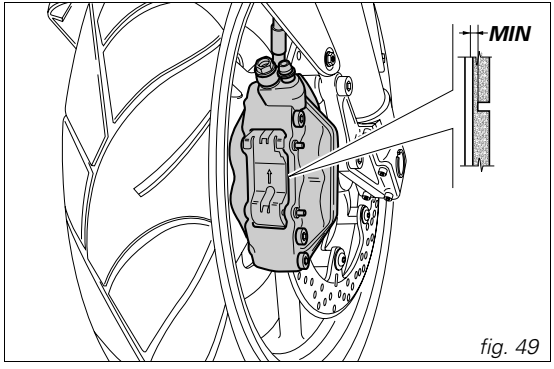


fig. 49

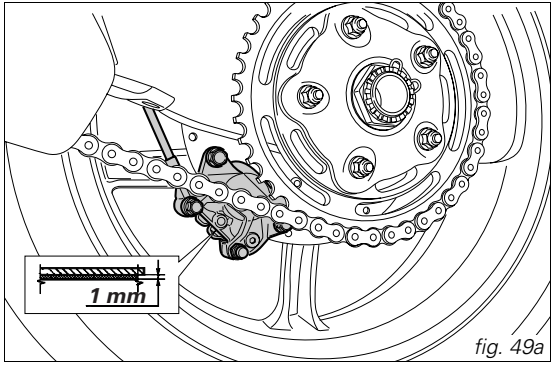


fig. 49a

I

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna dei cavi di comando acceleratore. Non deve presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole dei cavi interni agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti, farlo sostituire da un Concessionario o una Officina Autorizzata.
Per evitare questi inconvenienti, si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 50), quindi ingrassare l'estremità dei cavi e la carrucola con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando, inserendo i cavi nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 6 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito (1, fig. 50a).

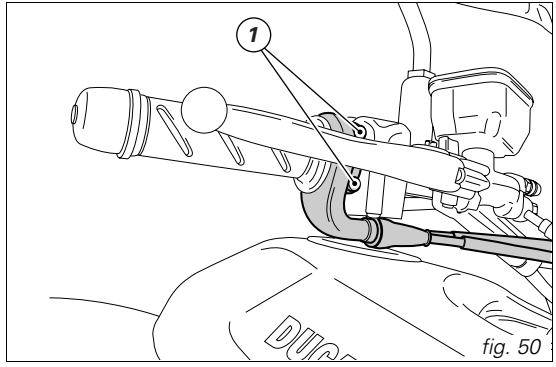


fig. 50

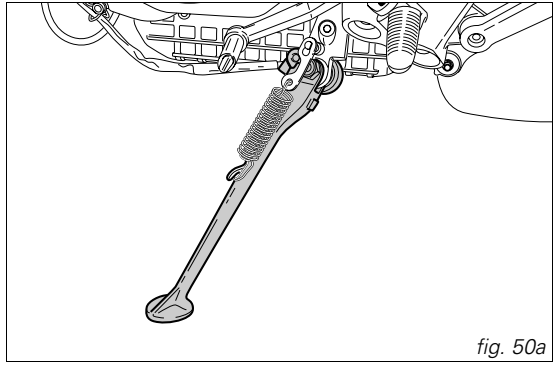


fig. 50a

Regolazione corsa a vuoto comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2,0 mm (fig. 51). Se così non risulta, è necessario regolare la corsa del comando agendo sugli appositi registri (1) del corpo farfallato (fig. 52).

Importante

Per la regolazione della corsa a vuoto del comando acceleratore rivolgersi ad un concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

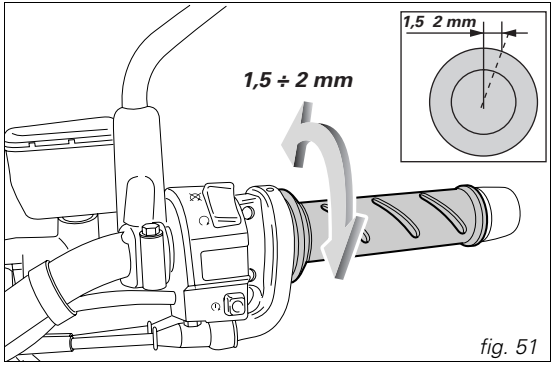


fig. 51

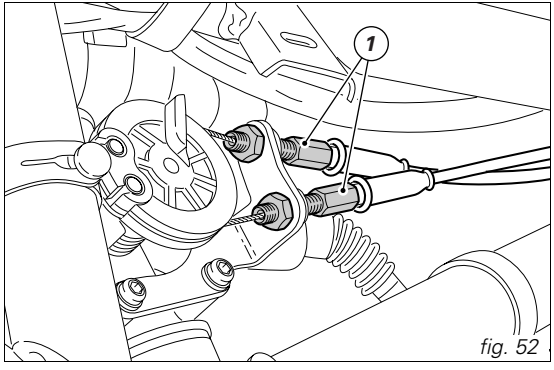


fig. 52

I

Carica della batteria *(fig. 53)*
Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.
Rimuovere la semicarenatura sinistra (vedi pag. 59).
*Staccare nell'ordine, il terminale negativo (**-**) nero e quello positivo (**+**) rosso.*
Svitare le due viti (1) di fissaggio dalle staffe di supporto batteria e rimuovere quest'ultima dal proprio alloggiamento.

Attenzione
La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.
*Collegare il conduttore del caricabatteria rosso al terminale: positivo (**+**) della batteria, il conduttore nero al negativo (**-**).*

Importante
Collegare sempre la batteria al caricabatteria prima di attivare quest'ultimo: l'eventuale formazione di scintille, in corrispondenza dei terminali della batteria, potrebbe incendiare i gas contenuti nelle celle.
Collegare sempre per primo il terminale positivo rosso (+).

Riposizionare la batteria sul supporto e bloccare le staffe con le viti (1), poi procedere al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.

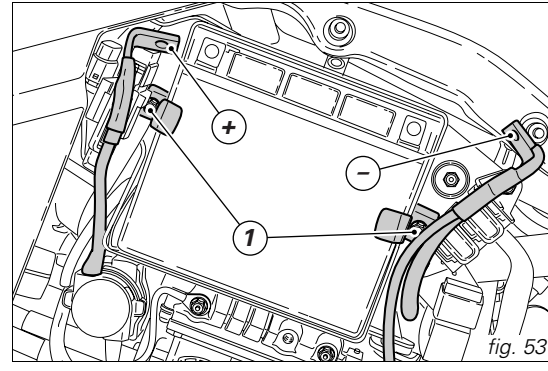


fig. 53

Attenzione
Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 0,9 A per 5÷10 ore.

Controllo tensione catena trasmissione *(fig. 54)*
Spostare il motociclo fino alla posizione in cui la catena risulta più tesa.
Appoggiare il motociclo sul cavalletto laterale e verificare, in corrispondenza del punto più avanzato del paracatena laterale, la distanza tra il forcellone e la mezzeria delle maglie del ramo inferiore della catena. Il valore deve essere compreso tra 38 e 42 mm, come riportato sulla targhetta applicata sul forcellone. In caso contrario è necessario modificare la tensione della catena.

Importante
Per il tensionamento della catena di trasmissione rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti (1, fig. 54a) del forcellone è fondamentale per la sicurezza del pilota e del passeggero.

Importante
Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.

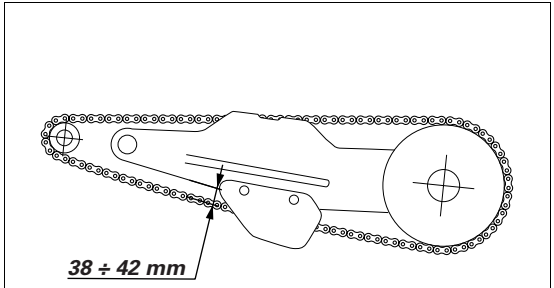


fig. 54

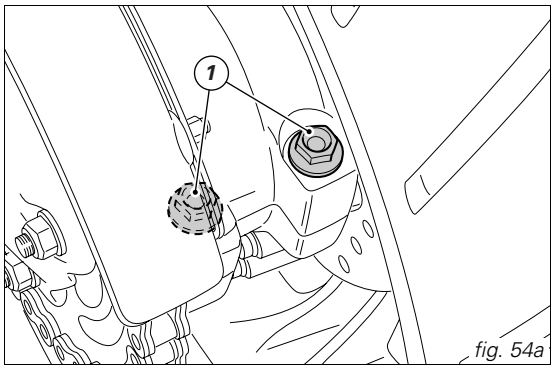


fig. 54a

I

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli O-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni, durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore.
Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente quindi lubrificarla, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione lampade luci proiettore anteriore

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 92. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina installata, prima di rimontare le parti rimosse.
Nella fig. 55 é riportata la posizione delle lampade anabbagliante (LO), abbagliante (HI) e di posizione (1), del proiettore anteriore.

Per accedere alle lampade del proiettore occorre sganciare le mollette (2), superiore e inferiore, operando dai lati del cupolino fisso nella zona sotto al cruscotto (fig. 56), e aprire il coperchio (3).

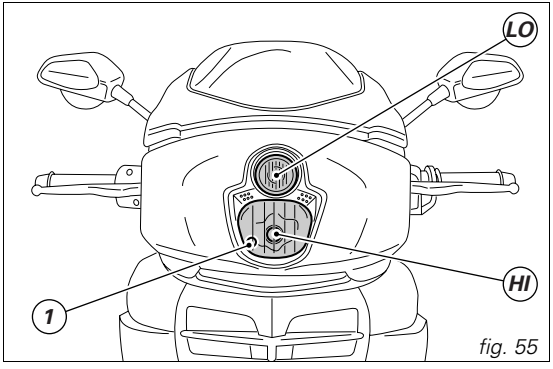


fig. 55

Note
Per maggior chiarezza il proiettore è rappresentato rimosso dal veicolo.

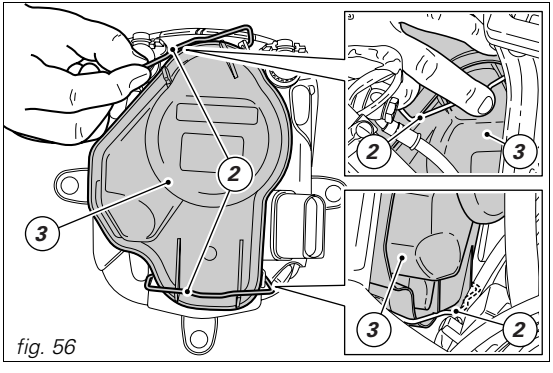


fig. 56

I

Luce anabbagliante (superiore)

Scollegare i connettori (4) dai morsetti sulla lampada. Sganciare la molletta (5) dal portalampada premendo e successivamente stringendo le estremità (fig. 57). Alzare la molletta (5).

Estrarre la lampada bruciata (6) e sostituirla con una nuova, facendo attenzione a non toccare il trasparente (fig. 58).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

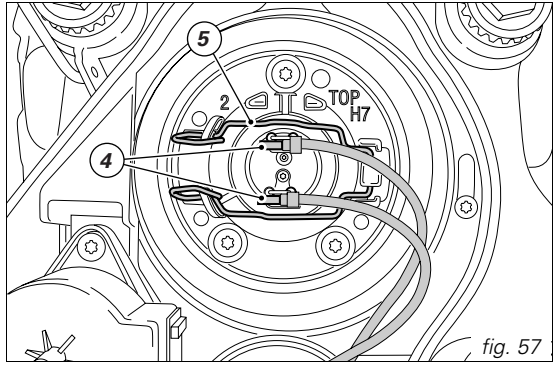


fig. 57

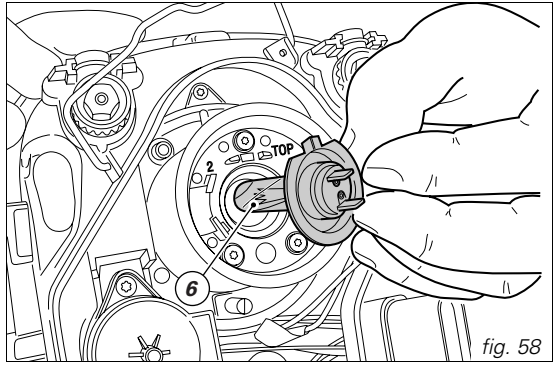


fig. 58

Note per la versione USA:

Per rimuovere la lampada anabbagliante (7), dopo aver staccato il connettore (A) dal cablaggio, ruotare il corpo lampada in senso antiorario ed estrarre la lampada bruciata (fig. 59). Sostituirla con una nuova identica. Nel rimontaggio ruotare la lampada in senso orario per bloccarla sul corpo lampada.

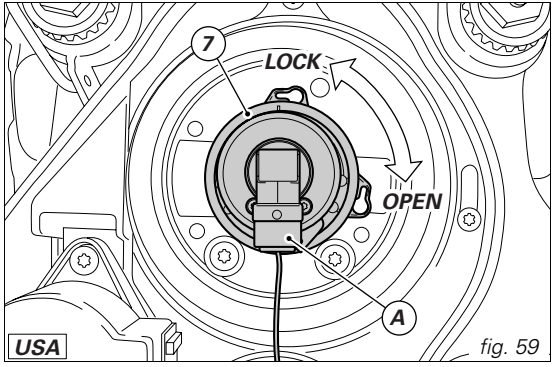


fig. 59

Luce abbagliante (inferiore)

Scollegare il connettore (8) dai morsetti sulla lampada abbagliante (fig. 60).
Sganciare la molletta (9) dal portalampada premendo in basso e successivamente stringendo le estremità.
Alzare la molletta (9).

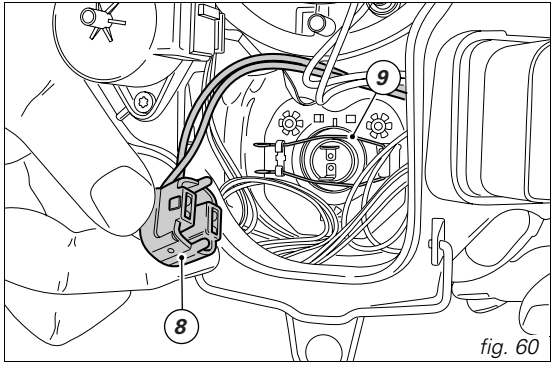


fig. 60

I

Estrarre la lampada bruciata (10) e sostituirla con una nuova, facendo attenzione a non toccare il quarzo trasparente (fig. 61).

Luce di posizione

Scollegare le connessioni (11) dai morsetti (fig. 62). Estrarre la lampada di posizione (12) dalla relativa sede e sostituirla con una nuova di pari caratteristiche.

Rimontaggio delle lampade

Effettuate le sostituzioni necessarie, ricollegare sui morsetti della lampada i connettori dei cavi, precedentemente staccati. Riposizionare il coperchio del proiettore nella relativa sede, facendo coincidere le sagomature e fissarlo al corpo proiettore serrando le mollette di ritegno.

Note

É possibile invertire i cavi sui morsetti delle lampade.

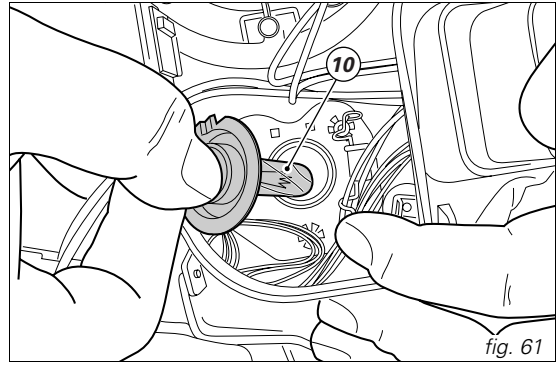


fig. 61

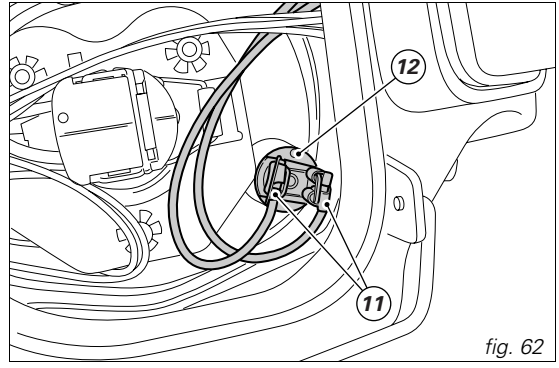


fig. 62

Sostituzione lampade indicatori di direzione anteriori

Gli indicatori di direzione anteriore sono integrati negli specchietti retrovisori.
Per sostituire la lampada, svitare la vite (1) e rimuovere la lente (2) dell'indicatore dal corpo specchio retrovisore (fig. 63).

La lampadina (3) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina bruciata con una nuova di pari caratteristiche e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 64).
Rimontare la lente (2) nell'apposita fessura del supporto indicatore, facendo coincidere le sagomature.
Fissare la lente con la vite (1).

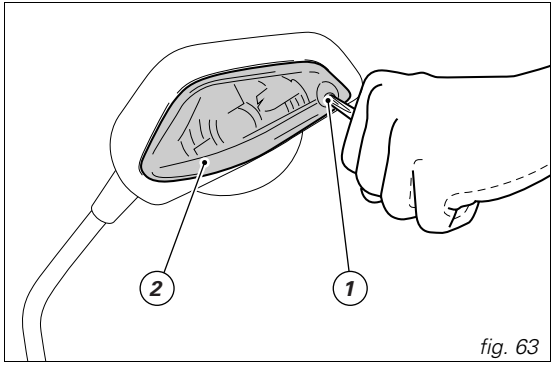


fig. 63

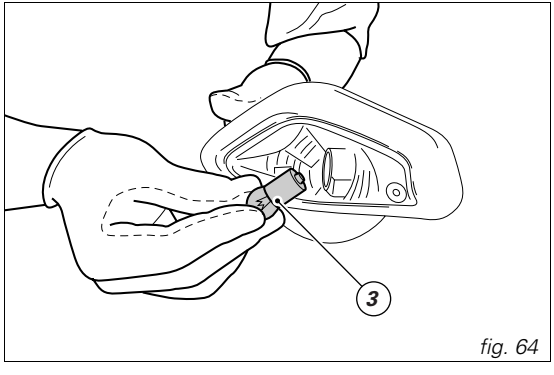


fig. 64

I

Sostituzione lampade indicatori di direzione posteriori

Per la sostituzione delle lampadine degli indicatori di direzione posteriori è necessario ruotare di un quarto di giro il corpo indicatore (1), portandolo con la lente verso l'alto ed estrarlo dal supporto luci posteriore (fig. 65). La lampadina (2, fig. 65a) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il corpo indicatore (1) e fissarlo al supporto luci posteriore ruotandolo di un quarto di giro.

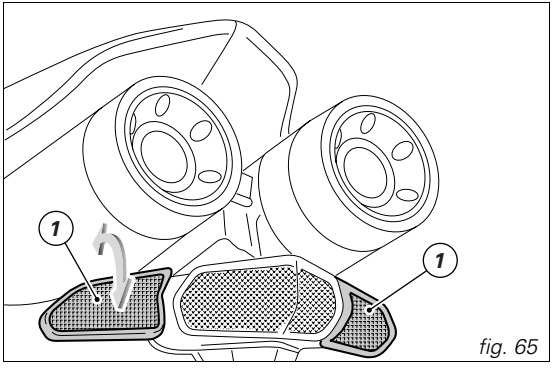


fig. 65

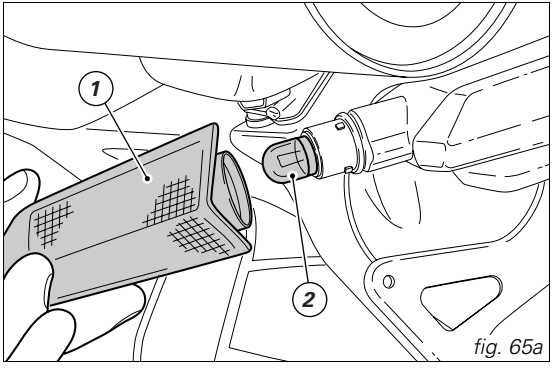


fig. 65a

Sostituzione lampade luce targa e arresto

Svitare le due viti (1) che fissano il supporto luci posteriori al portatarga, sul lato interno di quest'ultimo.
Svitare la vite (2) e sfilare leggermente il supporto luci posteriore (fig. 66).
Scollegare il connettore (A) del cablaggio posteriore e rimuovere il supporto luci posteriore (fig. 67).

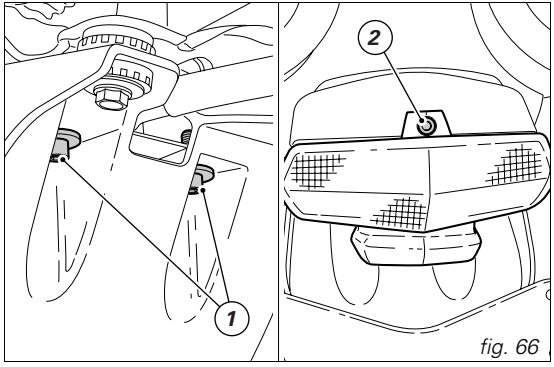


fig. 66

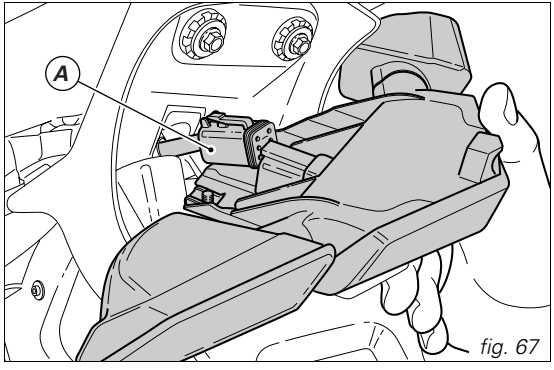


fig. 67

I

Svitare le due viti autofilettanti (3) che fissano la coppetta (4) con trasparente per la luce targa.
Sfilare la coppetta con trasparente e sostituire la lampada (5) della luce targa (fig. 68).
Per la sostituzione della lampada luce arresto è necessario eseguire la procedura fino ad ora descritta e sfilare il trasparente (6) della luce arresto dal supporto.
Sfilare la lampada (7) spingendola e ruotandola in senso antiorario e sostituirla (fig. 69).
Nel rimontaggio del trasparente (6) inserire correttamente i dentini (B) nelle relative sedi del supporto.

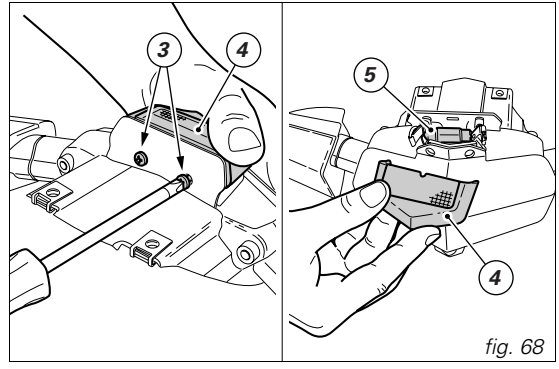


fig. 68

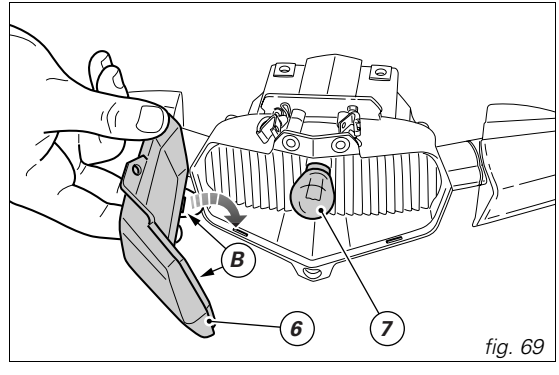


fig. 69

Orientamento del proiettore *(fig. 70)*
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, posto di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

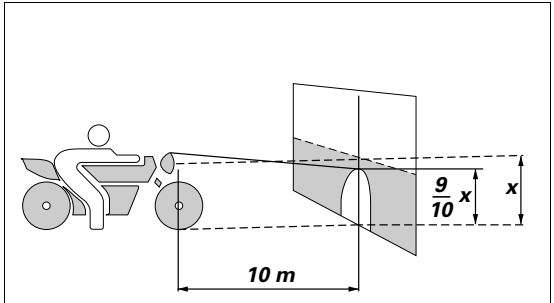


fig. 70

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

Regolazione verticale del proiettore *(fig. 71)*
Questa regolazione si effettua con i pulsanti (A) e (B) del cruscotto, entrando in modalità "Regolazione verticale proiettore" (vedi pag 21).

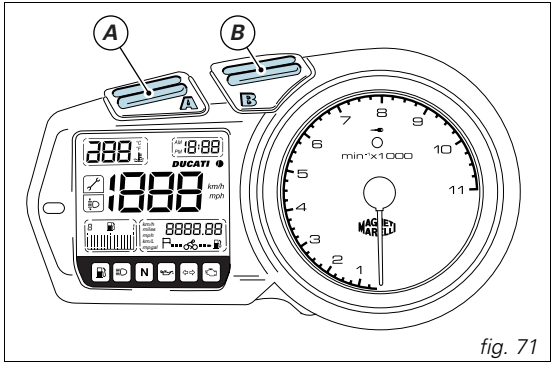


fig. 71

Pneumatici Tubeless

Pressione anteriore:
220 Kpa (2,2 bar - 32,3 psi)
Pressione posteriore:
240 Kpa (2,4 bar - 35,2 psi)
La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".
Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici (Tubeless)

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.
Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.
Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.
Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 72) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

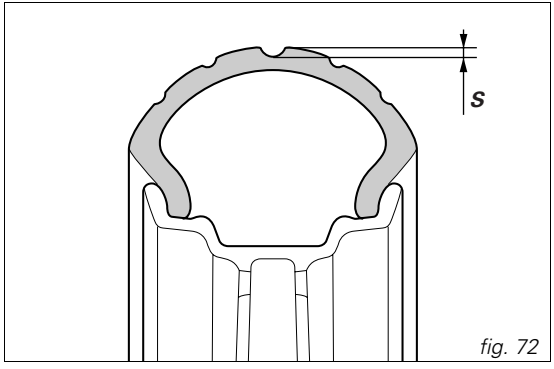


fig. 72

I

Controllo livello olio motore *(fig. 73)*
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione, sul lato destro del motore. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio, agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica riportata sul Libretto di Garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata (fig. 74).

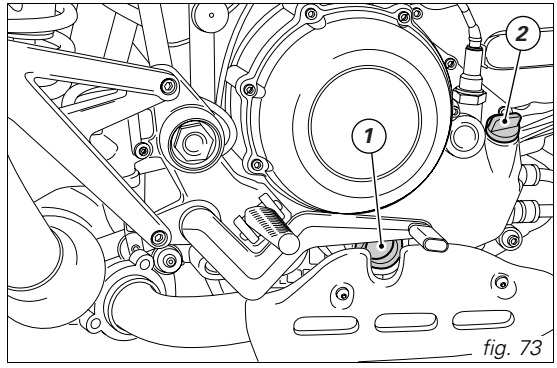


fig. 73

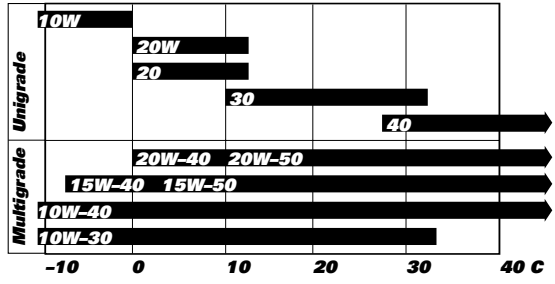


fig. 74

Pulizia e sostituzione candele *(fig. 75)*
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione permette anche di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Per effettuare la verifica e l'eventuale sostituzione della candela rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata che ne analizzerà la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.
Verrà verificata anche l'usura dell'elettrodo centrale e la distanza fra gli elettrodi che deve essere di:
0,6÷0,7 mm.

Importante
Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

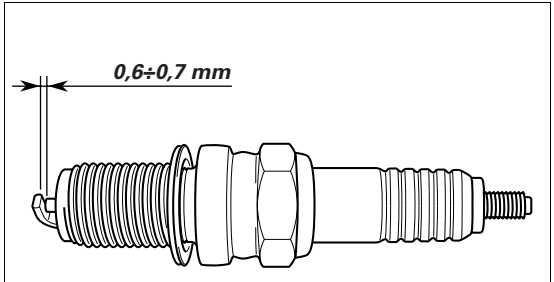


fig. 75

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulire i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante;
introdurre dalle sedi delle candele un pò d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare un cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria.
Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare o sostituire la batteria.
Ricoprire il motociclo con il telo coprimoto, disponibile presso Ducati Performance, che salvaguarda la vernice e non trattiene la condensa.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pesi

A secco:
196 Kg.
A pieno carico:
410 Kg.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

Ingombri *(mm) (fig. 76)*

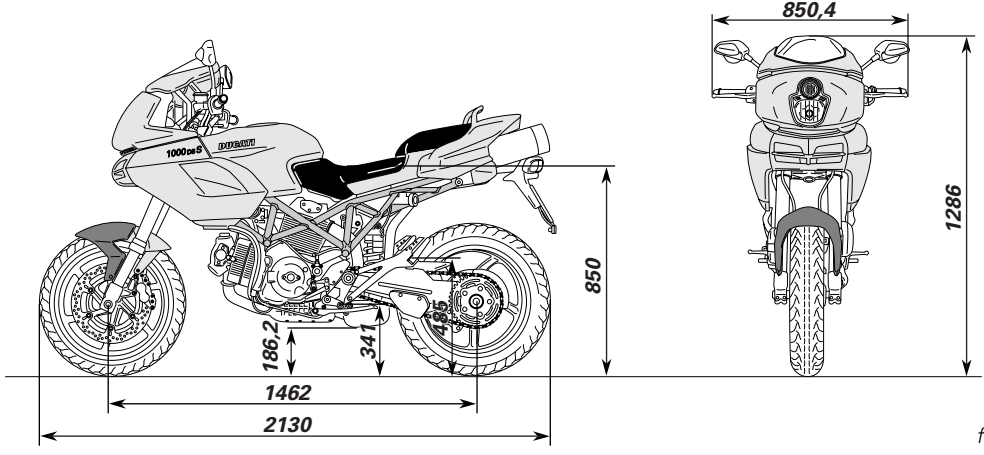


fig. 76

Rifornimenti	Tipo	dm^3 (litri)
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 7 dm^3 (litri)	Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95	20
Circuito di lubrificazione	SHELL - Advance Ultra 4	3,9
Circuito freni ant./post. e frizione	Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protettivo per contatti elettrici	Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Forcella anteriore	SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA	160 mm (per stelo) dalla parte alta del fodero

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore

Il motore bicilindrico a 4 tempi a "L" da 1000cc con sistema Desmodromico, ad iniezione elettronica, raffreddato ad aria.
Alesaggio mm:
94
Corsa mm:
71,5
Cilindrata totale, cm^3:
992
Rapporto di compressione:
10.5 ± 0.5:1
Potenza massima all'albero (95/1/CE):
62 kW - 84 CV a 8000 min^{-1}
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
84 Nm - 8,5 Kg a 5000 min^{-1}
Regime massimo, min^{-1}:
8700

Importante

In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione

Desmodromica *a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

Schema distribuzione desmodromica *(fig. 77)*

1) *Bilanciere di apertura (o superiore);*
2) *registro bilanciere superiore;*
3) *semianelli;*
4) *registro bilanciere di chiusura (o inferiore);*
5) *molla richiamo bilanciere inferiore;*
6) *bilanciere di chiusura (o inferiore);*
7) *albero distribuzione;*
8) *valvola.*

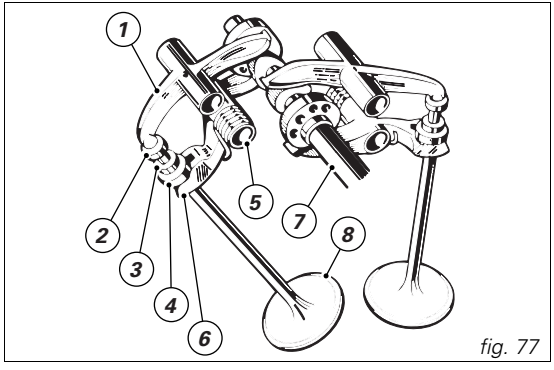


fig. 77

Prestazioni

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Candele d'accensione

L'accensione in ogni cilindro avviene tramite doppia candela. Questa soluzione offre una combustione più completa e maggiore potenza, soprattutto ai regimi intermedi.
Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA6 HC
in alternativa
Marca:
NGK
Tipo:
DCPR8E

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta MARELLI.
Diametro corpo farfallato:
45 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 2.

Note

Sulla versione USA (US) il catalizzatore non è presente.

I

Trasmissione

Campana frizione e dischi interamente realizzati in lega speciale di alluminio.
Frizione a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto pignone motore/corona frizione:
32/59
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone uscita cambio/corona posteriore:
15/42
Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
RK
Tipo:
525 GXW
Dimensioni:
5/8"x5/16"
Numero delle maglie:
106

Importante

I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Freni

Anteriore

A doppio disco semi-flottante forato.
Materiale campana:
acciaio.
Materiale pista frenante:
acciaio
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm^2.
Marca pinze freno:
BREMBO
Tipo:
30/34 - 4 pistone.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450FP
Tipo pompa:
PSC16 con serbatoio integrato.

Posteriore

A disco fisso forato.
Materiale campana:
acciaio.
Materiale pista frenante:
acciaio.
Diametro disco:
245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
32 cm^2.
Marca:
BREMBO
Tipo:
34-2 pistoni
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11B.

Attenzione
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Telaio

Tubolare a traliccio in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per lato):
35°

La geometria di sterzo è:
Inclinazione cannotto:
24°
Avancorsa:
92 mm.

Ruote

Anteriore

Cerchio anteriore in lega leggera a sei razze.
Dimensioni:
MT3,50x17".

Posteriore

Cerchio posteriore in lega leggera a cinque razze.
Dimensioni:
MT5,50x17".

La ruota anteriore è a perno sfilabile mentre quella posteriore è fissata a sbalzo sul mozzo del forcellone monobraccio.

Pneumatici

Anteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro tubi portanti:
43 mm.
Corsa sull'asse steli:
165 mm.

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore.
L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è fulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio, in lega leggera.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il telaio e per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Corsa ammortizzatore:
145 mm.

Colori disponibili

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);
telaio color rosso e cerchi color nero.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);
telaio color nero e cerchi color nero.

I

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:
Proiettore anteriore *bifaro sovrapposto alogeno composto da:*
unità anabbagliante HB3 12V-60W;
unità abbagliante HB3 12V-60W;
luce di posizione da 12V-5W.
Comandi elettrici *sul manubrio.*
Indicatori direzione*, lampade* ***12V-10W****.*
Avvisatore acustico*.*
Interruttori luci arresto*.*
Batteria *tipo ermetico,* ***12V-10 Ah****.*
Alternatore 12V-520W*.*
Regolatore elettronico*, protetto con fusibile da* ***40 A*** *posto a lato della batteria.*
Motorino avviamento *Denso,* ***12V-0,7 kW****.*
Fanale posteriore *con lampada a doppio filamento* ***12V-5/21W*** *per segnalazione arresto e luce posizione; lampada per illuminazione targa* ***12V-5W****.*

Note

Per la sostituzione delle lampade vedi paragrafi specifici da pag. 69.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale (1, fig. 78) è posizionata sotto alla semicarenatura sinistra (vedi pag. 59). I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il cappuccio di protezione.
Oltre alla scatola porta fusibile principale vi sono altri fusibili che sono posizionati ai lati della batteria.

A protezione del relè dell'impianto d'iniezione e della centralina controllo motore vi sono due fusibili (2, fig. 79) posizionati sul lato destro della batteria.
Il fusibile (3) protegge il regolatore elettronico mentre il fusibile (4) protegge l'impianto del sensore di posizione sul cavalletto laterale.

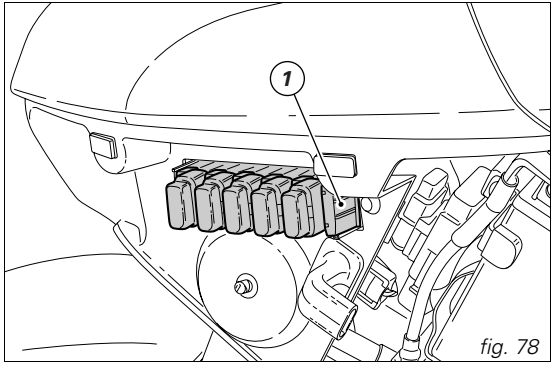


fig. 78

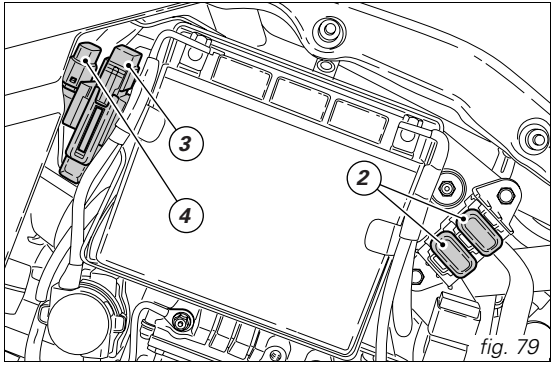


fig. 79

I

Per accedere ai fusibili è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (A, fig. 80).

Un fusibile fulminato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (5, fig. 81).

Importante
Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione OFF.

Attenzione
Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

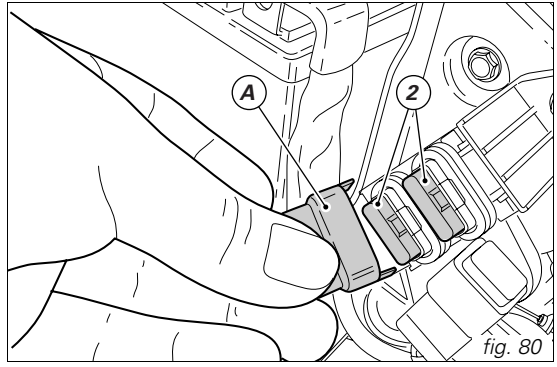


fig. 80

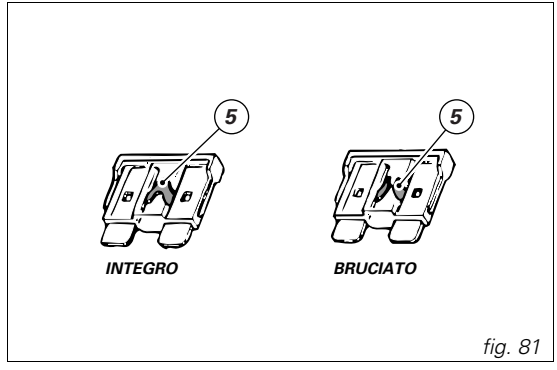


fig. 81

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Commutatore destro
2) Commutatore chiave
3) Scatola fusibili
4) Fusibili
5) Motorino avviamento
6) Teleruttore avviamento
7) Batteria
8) Fusibile regolatore
9) Regolatore
10) Alternatore
11) Freccia posteriore destra
12) Fanale posteriore
13) Freccia posteriore sinistra
14) Luce targa
15) Serbatoio
16) Candela cilindro orizzontale
17) Candela cilindro verticale
18) Relè iniezione
19) Connessione autodiagnosi
20) Bobina cilindro verticale
21) Bobina cilindro orizzontale
22) Candela cilindro orizzontale
23) Candela cilindro verticale
24) Iniettore cilindro orizzontale
25) Iniettore cilindro verticale
26) Potenziometro farfalla
27) Sensore giri/fase
28) Sensore temperatura motore
29) Sensora velocità
30) Interruttore stampella laterale
31) Interruttore folle
32) Interruttore pressione olio
33) Interruttore stop posteriore
34) Stepper motore
35) Unità accensione/iniezione
36) Interruttore frizione
37) Interruttore stop anteriore
38) Sensore temperatura olio cruscotto
39) Commutatore sinistro
40) Antenna transponder
41) Sensore temperatura aria
42) Cruscotto
43) Relè luci
44) Freccia anteriore sinistra
45) Proiettore
46) Freccia anteriore destra
47) Clacson
48) Connessione cablaggio manopole riscaldate
49) Connessione

I

Legenda colore cavi
B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
Gr *Grigio*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*

Legenda scatole fusibili

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
a	*Key on*	*7.5 A*
b	*Luci*	*15 A*
c	*Clacson, stop, teleruttore avviamento, passing*	*20 A*
d	*Quadro strumenti*	*5 A*
e	*Riscaldamento manopola*	*5 A*
f	*Iniezione*	*20 A*
g	*Alimentazione centralina controllo motore*	*3 A*
h	*Interruttore cavalletto laterale*	*3 A*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

Km	Nome Ducati Service	Chilometraggio	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Owner's manual

E

DUCATI MULTISTRADA 1000DS S

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding s.p.a wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centres.
Ducati's information service is also at the disposal of all Ducati riders and enthusiasts for any information and suggestions you might need.

Enjoy your ride!

Notes

Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

E

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning

This manual forms an integral part of the motorcycle and - if a transfer of title occurs - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General 6
Warranty 6
Symbols 6
Useful information for safe riding 7
Carrying the maximum load allowed 8
Identification data 10

Controls 11
Position of motorcycle controls 11
Instrument panel 12
LCD – Main functions 13
LCD – How to set/display parameters 15
Backlighting 24
Warning lights brilliancy 24
Lights self-disabling 24
The immobilizer system 25
Keys 25
Code card 26
Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip 27
Duplicate keys 28
Ignition switch and steering lock 29
Left switch 30
Clutch lever 31
RH switch 32
Throtle twistgrip 32
Front brake lever 33
Rear brake pedal 34
Gear change pedal 34
Adjusting the position of the gear change and rear brake pedals 35

Main components and devices 37
Location 37
Tank filler plug 38
Passenger seat lock and helmet holder 39
Document compartment lock 40
Side stand 41
Front fork adjusters 42
Rear shock absorber adjusters 44
Rear view mirror adjustment 45
Changing motorcycle track alignment 46

Directions for use 47
Running-in precautions 47
Pre-ride checks 49
Starting the engine 50
Moving off 52
Braking 52
Stopping the motorcycle 53
Parking 53
Refueling 54
Toolkit and accessories 55

Main Maintenance Operations 56
Removing the fairing 56
Checking brake and clutch fluid level 61
Checking brake pads for wear 63
Lubricating cables and joints 64
Throttle cable tension adjustment 65
Charging the battery 66
Chain tension inspection 67
Chain lubrication 68
Changing the high and low beam bulbs 69
Changing the front turn indicator bulbs 73
Changing the rear turn indicator bulbs 74
Changing the number plate and brake light bulbs 75
Beam setting 77
Tubeless tyres 78
Checking engine oil level 80
Cleaning and replacing the spark plugs 81
General cleaning 82
Storing the bike 83
Important notes 83

Technical data 84
Overall dimensions (mm) 84
Weights 84
Top-ups 85
Engine 86
Timing system 86
Performance data 87
Spark plugs 87
Fuel system 87
Exhaust system 87
Transmission 88
Brakes 89
Frame 90
Wheels 90
Tyres 90
Suspensions 91
Available colours 91
Electrical system 92

Routine maintenance record 97

For United States of America version Only 99
Reporting of safety defects 99
Safety warnings 99
Noise emission warranty 99
Noise and exhaust emission control system information 99
Tampering warning 100
Riding safety 101
Protective apparel 102
Vehicle identification number (VIN); 102
Label location 103
California evaporation emission system 105
Ducati limited warranty on emission control system 105

Routine maintenance record 108

E

GENERAL

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to a Ducati Dealer or Authorized Workshop for any servicing requiring particular technical expertise.
Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, using Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this manual carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time.
This booklet uses a set of symbols with special meanings:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Notes
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle. Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
Riders and passengers must ***always*** *wear appropriate apparel and a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
The rider should keep his/her feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
Always *hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes in direction or in the road surface. The pillion passenger should* ***always*** *hold on to the suitable belt on the rear seat with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
Always *respect speed limits where these are posted. However,* ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
Always *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
Always *turn off the engine when refuelling. Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.*
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
Always *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any body part and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

E

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Important

Avoid riding at speeds in excess of 120 km/h with panniers fitted.
Reduce your speed even further if your tyres are worn, on poor road surfaces, or in poor visibility.

Information on carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, passenger, luggage and additional accessories should not exceed:
410 Kg.
The total weight of luggage must never exceed 23 kg, divided as follows (fig. 1):
max 9 kg per pannier;
max 5 Kg in the tank bag.

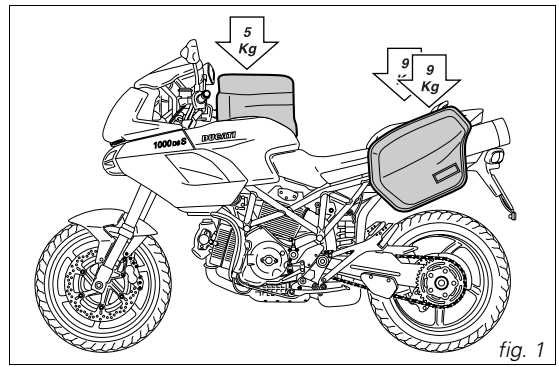


fig. 1

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
When fitting panniers (available from the Ducati spare parts service):
arrange personal effects and accessories according to weight and distribute them evenly in both panniers;
lock the panniers with the key provided.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 78 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 2) and engine (fig. 3).

Frame number

Engine number

E

Notes

These numbers identify the motorcycle model and are required when ordering spare parts.

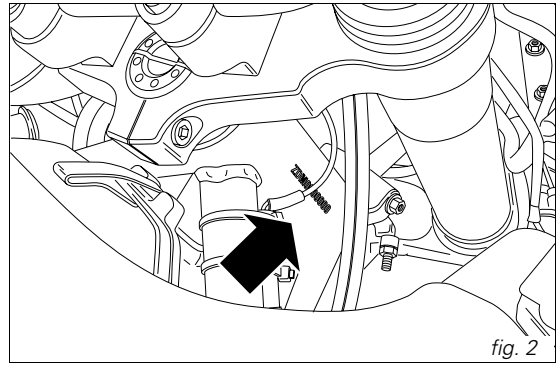


fig. 2

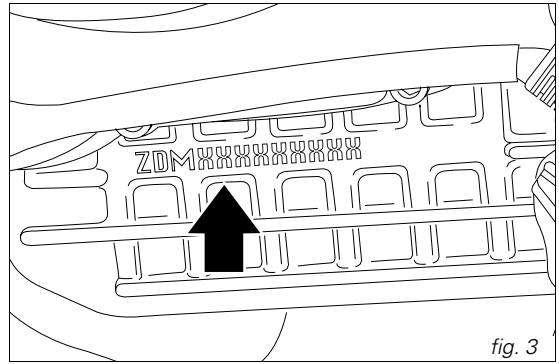


fig. 3

Warning
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls *(fig. 4)*

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Right switch.
5) Throttle twistgrip.
6) Clutch lever.
7) Front brake lever.
8) Rear brake pedal.
9) Gear change pedal.

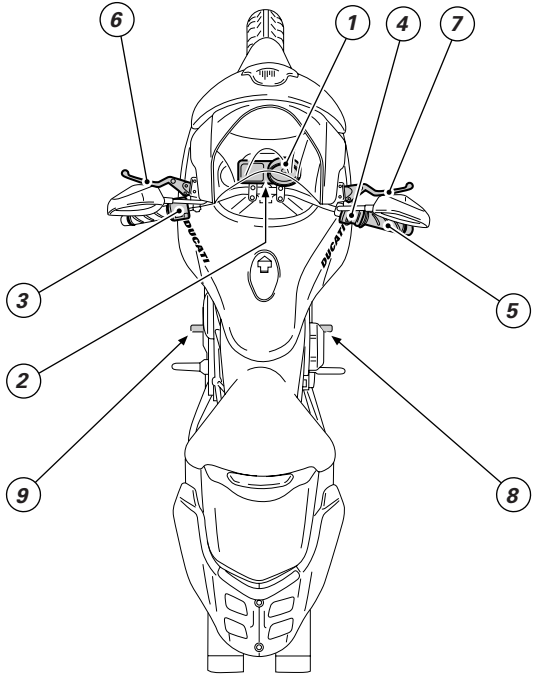


fig. 4

E

Instrument panel

1) ***LCD****, (see page 13).*

2) ***Control buttons A and B****.*
These buttons are used to display and set instrument panel parameters.

3) ***IMMO immobilizer indicator (amber)****.*
The indicator stays on when key code is wrong or is not acknowledged, and will flash after the immobilizer has been overridden using the throttle twistgrip (see page 27).

Important

The instrument panel is part of the on-board electronic injection/ignition system diagnostics.
The relevant menus are for use by trained personnel only.
If you accidentally access this function, turn the key to ***OFF*** *and have the motorcycle inspected at an authorized Ducati Service Center.*

4) ***Engine revolution meter*** *(rpm).*
Indicates engine rpm.

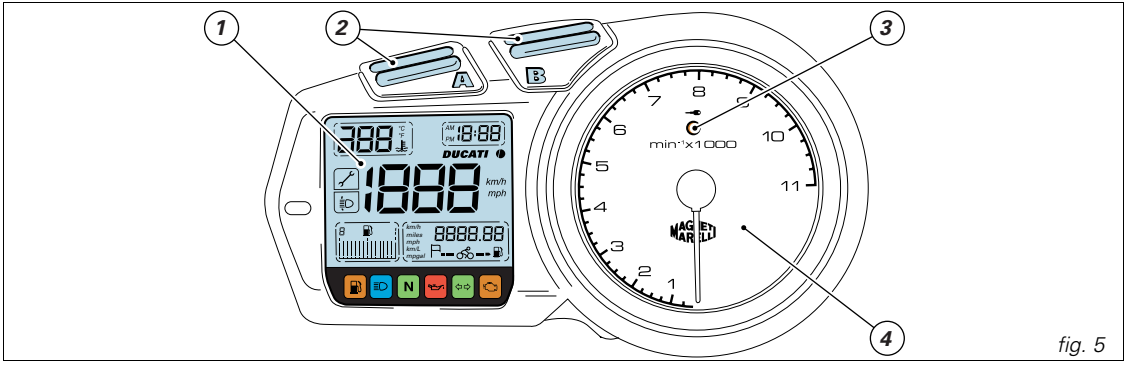


fig. 5

LCD – Main functions

Warning
Stop the motorcycle before using the instrument panel controls. Never operate the instrument panel controls while riding.

1) ***Coolant oil temperature indicator****.*
Gives engine coolant oil temperature.

Important
Stop riding if the temperature reaches the max. value, otherwise the engine might be damaged.

2) ***Clock****.*

3) ***Speedometer****.*
Shows motorcycle road speed.

4) ***Auxiliary display****.*
Shows, sequentially, the readings of the odometer, trip odometer, average speed, instantaneous fuel consumption, average fuel consumption, fuel used, residual mileage before refuelling, and residual fuel quantity.

5) ***EOBD light*** ***(amber)****.*
The engine control unit turns on this light permanently to indicate an error leading to engine block.

The light doubles as an indicator for the immobilizer override procedure using the throttle twistgrip.
When no errors are present, the light should come on when the ignition switch is set to ***ON*** *and should go out after a few seconds (normally after 1.8 – -2 sec.).*

E

6) ***Turn indicator light ⇦⇨ (green)***.
Comes on and flashes when a turn indicator is on.

7) ***Engine oil pressure light (red)***.
*Comes on when engine oil pressure is too low. This light must illuminate when ignition is switched to **ON** and normally goes out a few seconds after engine starts. It may illuminate briefly when the engine is very hot, however it should go out as the engine revs up.*

Important
If this light (7) stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

8) ***Neutral light* N *(green)***.
Comes on when gearbox is in neutral.

9) ***High beam light ≡D (blue)***.
Comes on when high beam is on.

10) ***Low fuel light (yellow)***.
Comes on when there are about 7 liters fuel left in the tank.

11) ***Fuel display***.
This function shows the fuel level in the motorcycle fuel tank. When the last segment remains lit (flashing) the low fuel light (10) will illuminate.

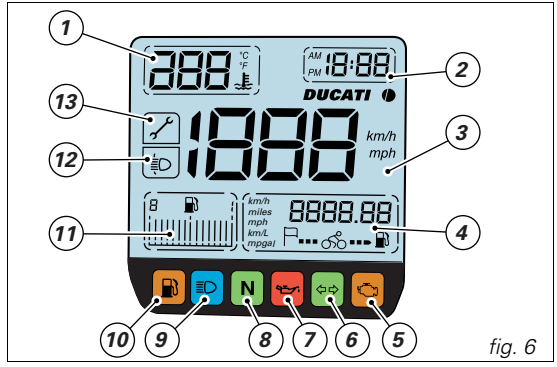


fig. 6

12) ***Headlight vertical adjustment indicator***.
The indicator illuminates to confirm that the user has entered headlight vertical adjustment mode.

13) ***Maintenance counter***.
This light comes on upon reaching the mileage specified for preventive maintenance. The light will keep flashing until the motorcycle has been ridden for a further 50 km (30 miles) The light will then illuminate steadily, until the counter is reset at a DUCATI Authorised Workshop during the preventive maintenance procedure.

LCD – How to set/display parameters

*When the engine is started (key from **OFF** to **ON** or **Key-ON**) the instrument panel performs a **Check** of all the instrumentation: dials, display and indicators (fig. 7).*

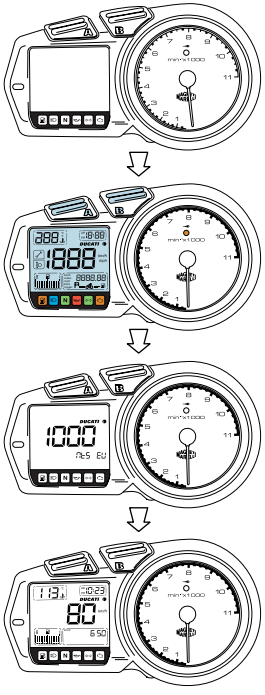


fig. 7

E

Coolant oil temperature indicator *(fig. 8)*
Gives engine coolant temperature.
If coolant oil temperature is below or equal to +39 °C / 102.2 °F, "LO" flashes on the display.
If coolant oil temperature is between +40 °C / 104 °F and +170 °C / 338 °F, the display reads out the actual temperature.
If coolant oil temperature is above or equal to +171 °C / 339.8 °F, "HI" flashes on the display.

Notes
If the temperature sensor becomes disconnected, the display shows blank lines " - - - ".

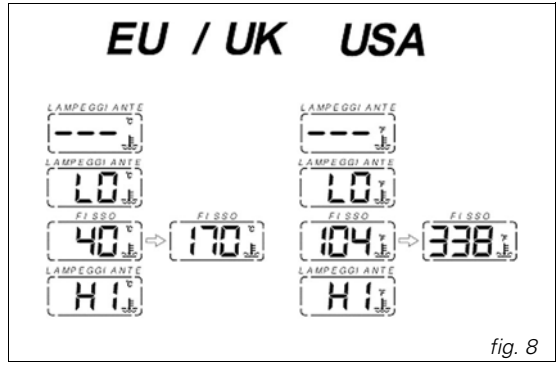


fig. 8

Clock setting

*Press button (**A**, fig. 5) for 2 seconds. "AM" flashes. Press button (**B**, fig. 5), to switch to "PM". Press button (**B**) again to return to "AM". Press button (**A**) to confirm selection and enter hours setting mode. The hour setting flashes. Set hours using the button (**2**). Press the button (**A**) to confirm and enter minutes setting mode. Set minutes using the button (**B**). Hold down button (**B**) for more than 5 seconds to speed up scrolling. Press button (**A**) to confirm, exit clock setting mode, and return to normal display mode.*

Calling up the auxiliary display functions *(fig. 9)*

*Press button (**B**, fig. 5) with the ignition key **ON**. The display scrolls through the following functions:*

- *Odometer*
- *Trip counter*
- *Average speed*
- *Instantaneous fuel consumption*
- *Average fuel consumption*
- *Fuel consumed*
- *Remaining autonomy*
- *Digital fuel gauge*

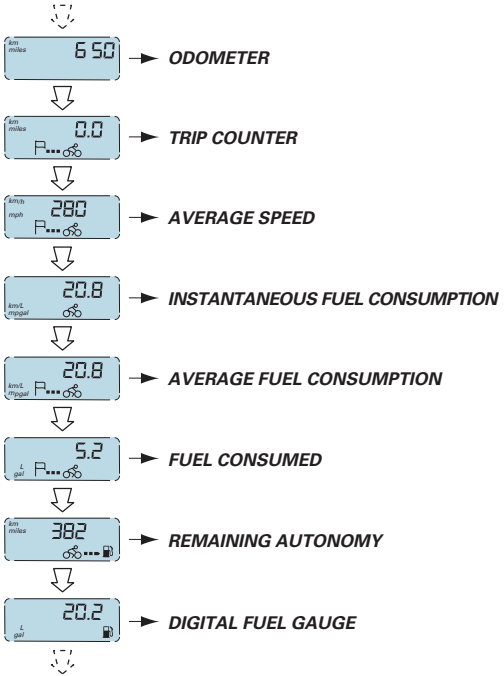


fig. 9

E

Odometer function *(fig. 10)*
Gives total distance covered.

Trip counter function *(fig. 10)*
Gives distance covered since last resetting. This parameter can be reset at any time by entering the function and pressing button ***A*** *fig. 5for at least 2 seconds. When the display reaches 9999.9 km (or miles) it resets itself automatically.*
When this parameter is reset also the following parameters are reset: average speed, average consumption, and fuel used.

Average speed function *(fig. 10)*
Shows average motorcycle road speed.
The average speed is calculated starting from the most recent trip counter reset.
When the motorcycle reaches 280 Km/h (174 mph) the display shows a series of lines " - - - ".

Instantaneous fuel consumption function *(fig. 10)*
When the motorcycle is travelling with the engine running the display will show a numerical value corresponding to the instantaneous fuel consumption. If the motorcycle is stopped with the engine running the display will show steady lines " - -. - ". With the engine stopped and the motorcycle at a standstill the display shows "0.0".

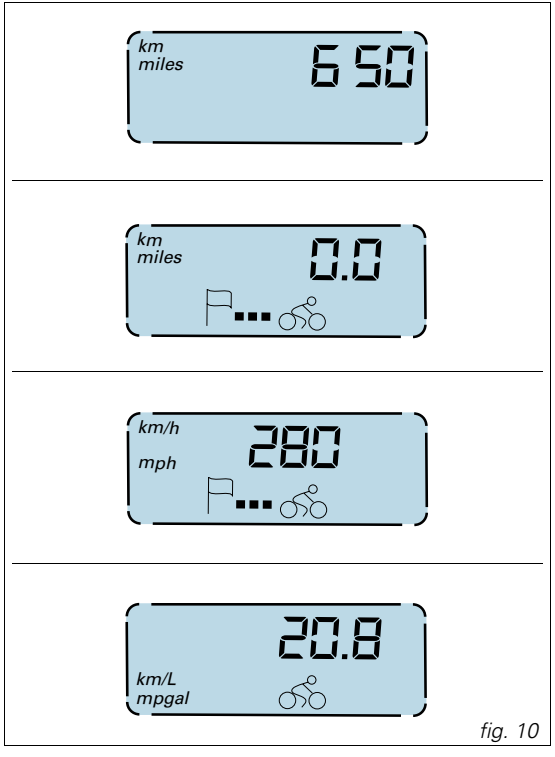


fig. 10

Average fuel consumption function *(fig. 11)*
When the motorcycle is travelling with the engine running the display will show a numerical value corresponding to the average fuel consumption.
When the trip counter is reset the display will show three lines " - -. - "; the value will be updated once the bike has travelled 2 km.
When the motorcycle is stopped or stopped with the engine running, the latest stored value will remain on the display until it is updated.

Fuel consumed function *(fig. 11)*
Displays the fuel consumed by the motorcycle during each trip. The calculation is executed starting from the last time the trip counter was reset. When the display reaches 9999.9 litres (2201.9 UK gallons - 26419 US gallons), the display will show blank lines " – – . – ".

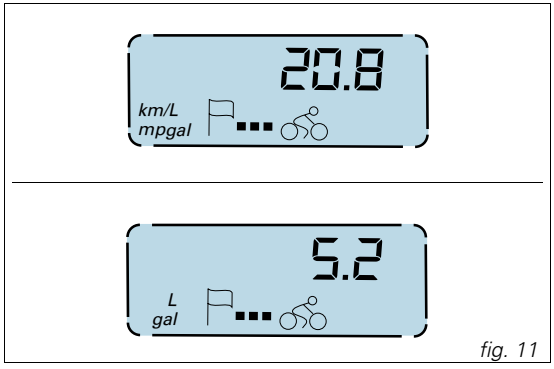


fig. 11

E

Remaining autonomy function *(fig. 12)*
Displays how many kilometers or miles the motorcycle can travel on the fuel remaining. When the motorcycle is stopped or stopped with the engine running, the latest stored value will remain on the display until it is updated. With the display set to this function, if the FUEL RESERVE warning light (10, fig. 6) comes on, the display reads out blank lines "– – –" for as long as the warning light remains on.

Notes
The display is updated every 10 seconds.

Digital fuel gauge function *(fig. 12)*
This function shows the amount of fuel remaining in the motorcycle fuel tank. If the FUEL RESERVE warning light (10, fig. 6) come on, the display reads out blank lines "– – –" and the petrol pump symbol flashes.
If the fuel reserve warning light comes on:
Seven litres of fuel still remain in the tank.
When the fuel warning light switches on the display will show three lines " - - - " and the fuel pump symbol will start flashing.
If the motorcycle is travelling with the engine running the display will show a numerical value corresponding to the distance that can be travelled before refuelling. If the motorcycle is stationary with the engine running or with the engine stopped, the display will show the last value stored in the memory until the parameter is next updated.

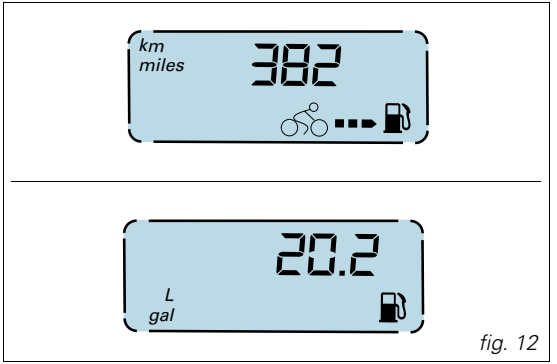


fig. 12

Notes
This model of motorcycle has a particularly long fuel tank. Fuel level readings may therefore be slightly inaccurate if the bike is ridden for extended periods up or down hills.

Headlight vertical adjustment *(fig. 13)*
This function serves to adjust the vertical orientation of the headlight.
*To enter this function press and hold button (**B**, fig. 5) and turn the ignition key to **ON**. The display reads out a value (fig. 13a) identifying the position of the headlight and the indicator on the display (12, fig. 6) lights.*
Vertical excursion of the headlight is from 3 to -3 giving a total of 7 positions (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

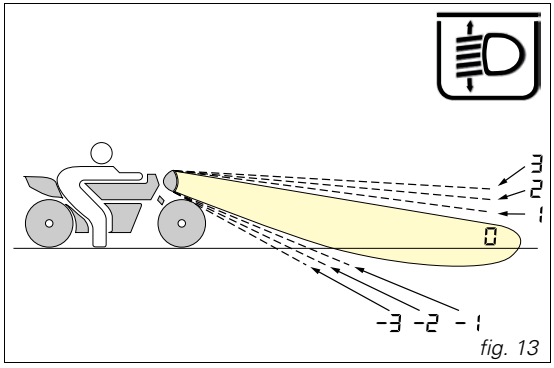


fig. 13

*To move the headlight down press button (**A**, fig. 5), to move it up press button (**B**, fig. 5).*
To the left of the number the display also shows the "guidelines" indicating whether the position is higher or lower than the "0" position (during movement of the headlight the guidelines flash on the display to inform the user that the headlight is currently moving up or down).
To exit the headlight adjustment function set the ignition key to OFF.
Each time you exit this function the selected headlight angle will be stored in the memory.

E

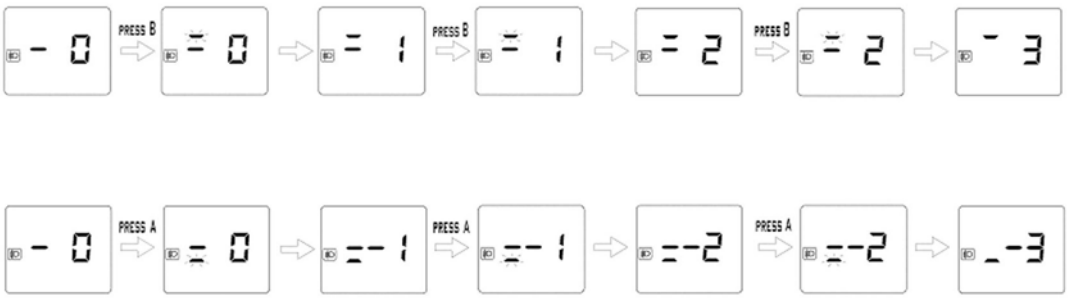


fig. 13a

Special selections function: motorcycle model and units of measurement *(fig. 14)*
*The engine control unit transmits the correct vehicle model and unit of measurement information automatically for the instrument panel to display. To force a change of these parameters simultaneously press buttons (**A**, fig. 5) and (**B**, fig. 5) and turn the ignition key from **OFF** to **ON**. The display flashes the motorcycle model and version. Press the button (**B**) to scroll through available configurations. To memorise the selection, press and hold button (**A**) for at least 5 seconds, until the display reads out OFF, then turn the ignition key **OFF**.*

Notes
Engine starting is inhibited during this function.

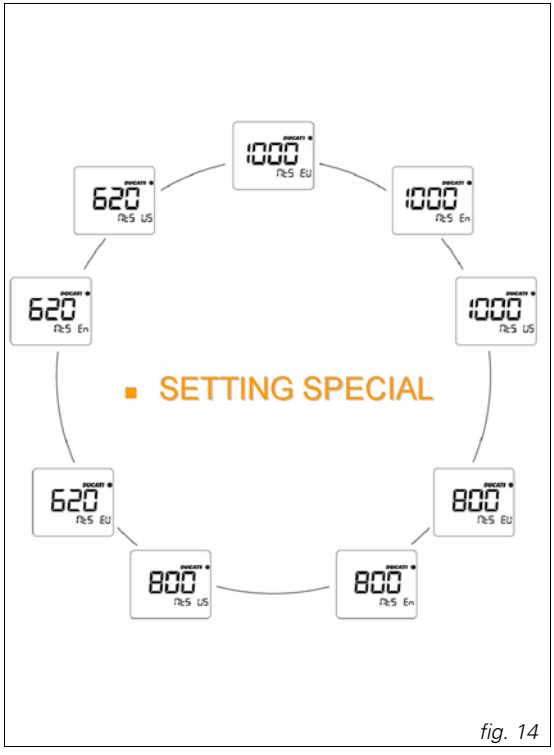


fig. 14

E

E

Backlighting

Instrument panel backlighting is on only if the parking lights or the low/high beams are turned on.
In this case the instrument panel, thanks to some sensors measuring ambient temperature and light intensity, can automatically turn the backlighting on or off.

Warning lights brilliancy

Instrument panel backlighting is on only if the parking lights or the low/high beams are turned on.
Warning lights brilliancy is automatically adjusted by the instrument panel depending on the quantity of outer light detected.

Lights self-disabling

This function allows a lower voltage consumption from the battery, by automatically switching off the headlight.
The device is triggered in two cases:

- *in the first case, if you turn the key from OFF to ON and do not start the engine, within 60 Sec. the headlight is turned off and will be turned on again only at next key OFF/ key ON.*
- *in the second case, after the daily use of the vehicle with the lights on, if the engine is killed via the fig. 21RUN-STOP button on the RH switch. In this case, after 60 Sec. from engine killing, the headlight will be turned off and will be turned on again only upon next engine starting.*

Notes

When the engine is started, the system turns off the headlights and only turns them back on again when the engine has started or when the starter button is released ⓘ (3, fig. 21).

The immobilizer system

For improved anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.
Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on. The modulated signal acts as a "password" and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

Keys *(fig. 15)*
The Owner receives a set of keys comprising:
- *1 RED key (A)*
- *2 BLACK keys (B)*

Warning
The red key has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

The black keys are regular ignition keys and are used to:
- *start up the engine*
- *open the lock of the fuel tank filler plug*
- *open the document compartment cover.*
- *open the passenger seat lock.*

The red key performs the same functions as the black keys, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

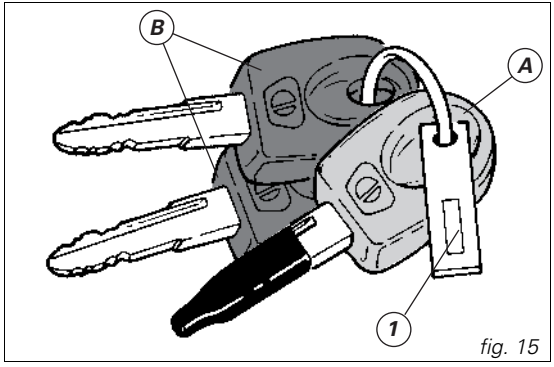


fig. 15

Warning
The keys accommodate electronic components inside. If dropped or hit, they might damage.

Notes
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Warning
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the red key in a safe place.
It is also recommended to use always the same black key to use the bike.

E

Code card

A CODE CARD (fig. 16) is delivered with the keys, showing the electronic code (A, fig. 17) that must be used if the engine blocks and no power is available at ***key-ON****.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to override engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip (see page 27). In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function - signalled by the amber EOBD warning light that comes on (5, fig. 6).

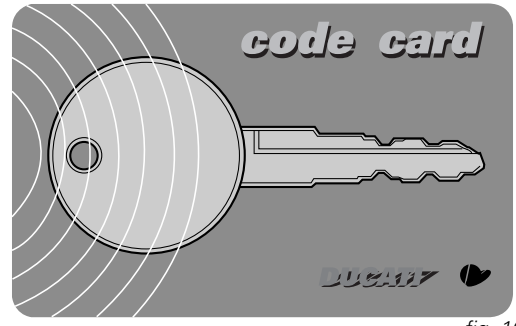


fig. 16

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

1) *Turn the ignition key to **ON** and fully open the throttle. Keep it open.*
   *The **EOBD** warning light (5, fig. 6) turns off after 8 seconds.*
2) *Release the throttle as soon as the **EOBD** warning light turns off.*
3) *The **EOBD** pilot light will flash. Now enter the electronic release code shown on the CODE CARD given to the customer at the time of consignment of the motorcycle by the dealer.*
4) *Count a number of flashes of the **EOBD** light equivalent to the first number of the secret code. Open full throttle and keep the position for 2 seconds, then release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Repeat the operation until you have entered the final digit.*
   *If you fail to perform any operation with the throttle the **EOBD** light will flash 20 times and then illuminate steadily to inform you that the procedure must be repeated from step 1.*
5) *When you release the throttle grip, if the code has been entered correctly the following two cases may occur:*
   *A) the **EOBD** light starts flashing to indicate that engine is enabled. The light switches off after 4 seconds, or if engine speed exceeds the threshold value of 1000 rpm.*
   *B) the **IMMO** warning light (3, fig. 5) flashes until engine speed rises above 1000 rpm, or until the engine is re-started.*
6) *Should the code NOT be entered correctly both the **EOBD** and **IMMO** lights stay on and it is possible to repeat the procedure starting again from point 2 for as many times as necessary.*

Notes

*If you release the twistgrip too soon, the warning light comes on again. Return the ignition key to **OFF** and repeat the procedure from step 1.*

E

Operation

*When the ignition key is turned to **OFF**the immobilizer inhibits engine operation. When the ignition key is turned from **OFF** to **ON (Key-ON)** to start the engine:*

1) *if the CPU recognised the code, the IMMO light (3, fig. 5) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the engine start button (2, fig. 21), the engine starts;*
2) *If the IMMO light stays on, it means that the code has not been recognised. When this is the case, turn the ignition key back to **OFF** and then to **ON** again. If the engine still does not start, try with another black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.*
3) *Should the IMMO pilot light still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip).*

Important

Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognizing the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.
DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to 8 keys in total.
You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.
The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Notes

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Ignition switch and steering lock *(fig. 18)*
The ignition switch is located in front of the steering head. The switch has four positions.

A) ***ON****: lights and engine on;*
B) ***OFF****: lights and engine off;*
C) ***LOCK****: steering locked;*
D) ***P****: parking light on and steering lock.*

Notes
To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

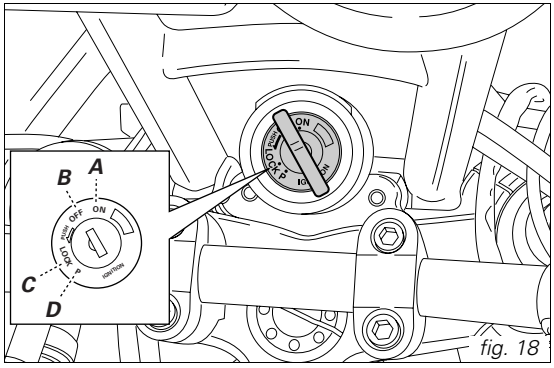


fig. 18

E

Left switch *(fig. 19)*

1) *Dip switch, light dip switch, two positions:*
   - position = low beam on;
   - position = high beam on.

2) *Switch = 3-position turn indicator:*
   - centre position = off;
   - position = left turn;
   - position = right turn.
   To reset turn indicators, switch returns to central position, push in.

3) *Button = warning horn.*

4) *Button = flashing high beam.*

5) *Button = hazard warning flashers*
   Press to switch on the hazard warning indicators.
   Press again to switch the hazard warning indicators off.

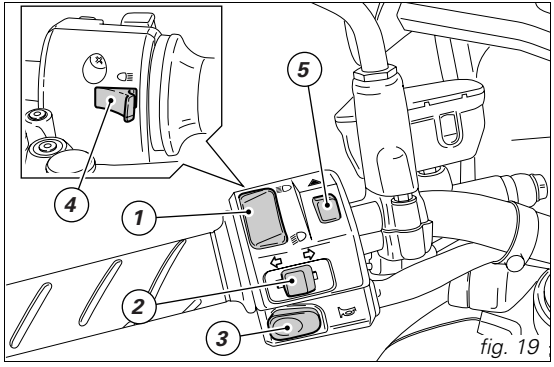


fig. 19

Notes
When you operate devices (1), (2), (4) and (5) the corresponding function indicators light on the instrument panel (see page 14).

Clutch lever *(fig. 20)*
Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar. To adjust the lever (1), leave it all the way out and turn the knob (2) to one of the four possible positions. Bear in mind that:
position 1 corresponds to the maximum distance between lever and grip, while position 4 corresponds to the minimum distance.
When you pull lever (1), transmission is disengaged from the engine to the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

Warning
Set clutch and brake lever when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Notes
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

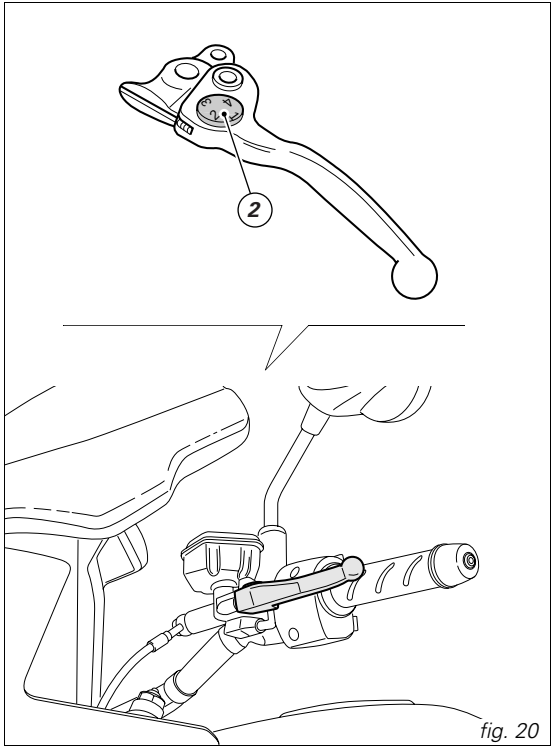


fig. 20

RH switch *(fig. 21)*

*1) Switch for **ENGINE STOP**, two positions:*
*- position ⟳ (**RUN**) = run;*
*- position ⊠ (**OFF**) = stop engine.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly.
After stopping the engine, return the switch to the ⟳ position to enable starting.

2) Button ⏻ = engine start.

Throtle twistgrip *(fig. 21)*
The twistgrip (3) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

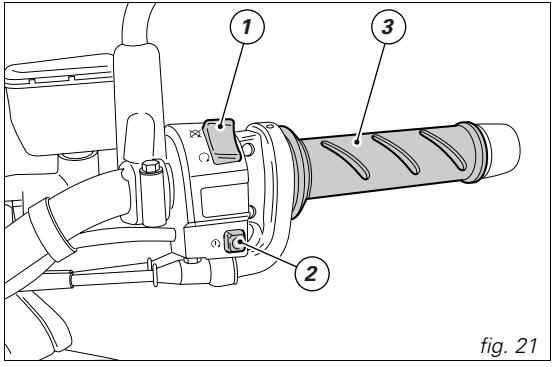


fig. 21

Front brake lever *(fig. 22)*
Pull in the lever (1) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.
The brake lever is provided with an adjuster (2) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar.
To adjust the lever (1), leave it all the way out and turn the knob (2) to one of the four possible positions.
Bear in mind that:
position 1 corresponds to the maximum distance between lever and grip, while position 4 corresponds to the minimum distance.

Warning
Set the brake lever when the motorcycle is stopped.

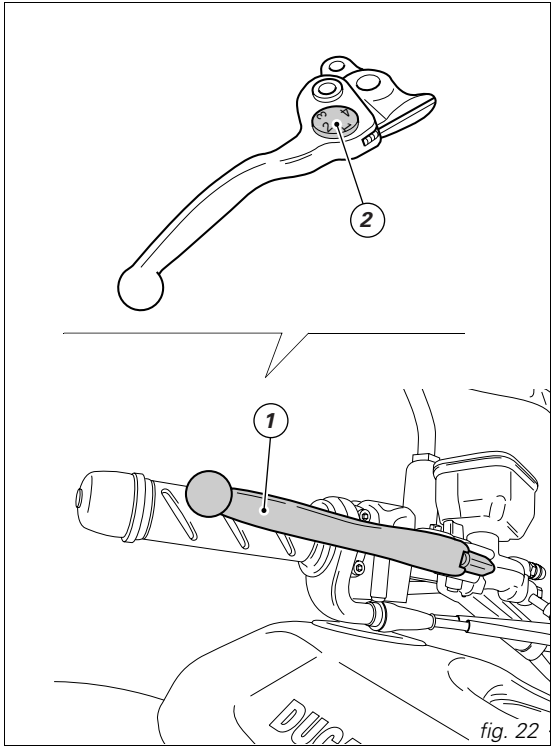


fig. 22

E

Rear brake pedal *(fig. 23)*
Push down on the pedal (1) with your foot to operate the rear brake.
The brake system is hydraulic and very little force is required to operate it.

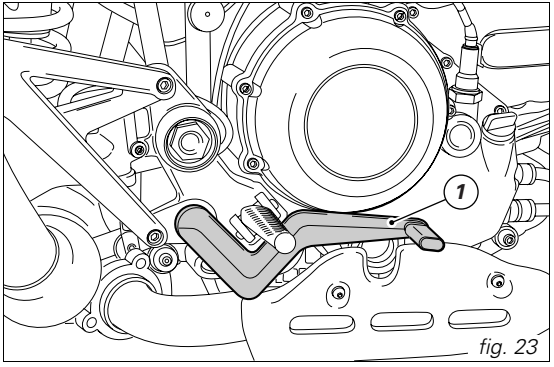


fig. 23

Gear change pedal *(fig. 24)*
The gear change pedal is at rest when in the central position N, and automatically returns to the central position. When in this position, light N (8, fig. 6) on instrument panel is on.
The pedal can be moved:
down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The N light will go out.
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
Each time you move the pedal you will engage the next gear.

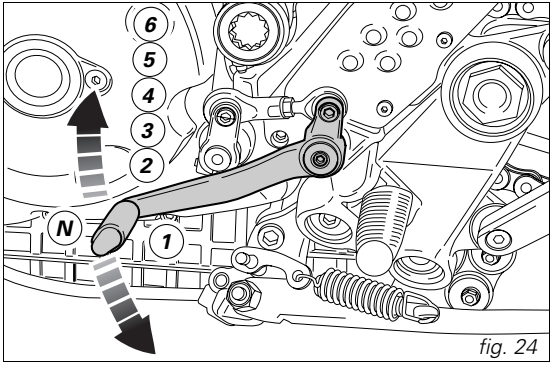


fig. 24

Adjusting the position of the gear change and rear brake pedals

The positions of the gear change pedal and brake pedal may be adjusted relative to the footpeg to suit rider preferences.

Proceed as follows to change pedal position:

***Gear change pedal** (fig. 25)*

Use an open ended spanner to hold the rod (1) on flat (2) and slacken off lock nut (3).

Turn the screw (4) to detach the rod (1) from the gearchange lever.

Turn the rod (1) by means of the flat (2) and move the pedal to the required position.

Tighten the screw (4) to secure the gearchange lever to the rod (1).

Tighten the lock nut (3) against the rod (1).

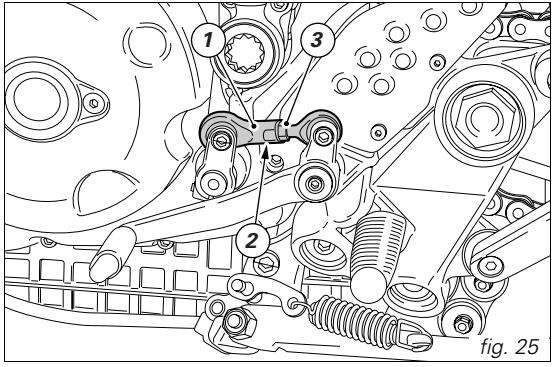


fig. 25

E

Rear brake pedal *(fig. 25a)*
Loosen lock nut (5).
Turn pedal travel adjusting screw (6) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (5).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (7) on cylinder linkage.
Tighten linkage (8) into fork (9) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (7) and check pedal free play again.

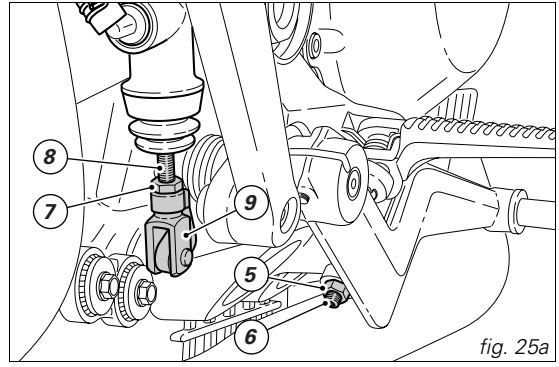


fig. 25a

Location *(fig. 26)*

1) Tank filler plug.
2) Passenger seat lock and helmet holder.
3) Document compartment lock.
4) Side stand.
5) Front fork adjusters.
6) Rear shock absorber adjusters.
7) Rear-view mirrors.
8) Silencer and exhausts.
9) Catalytic converter (not on USA version).

Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any body part and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

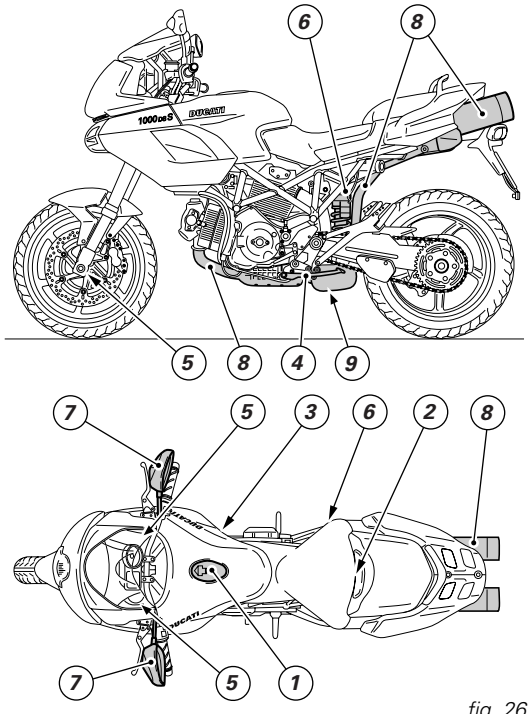


fig. 26

Tank filler plug *(fig. 27)*

Opening

Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug (2, fig. 27a).

Closing

Refit the plug (2) with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

Notes

The plug can only be closed with the key in.

Warning

After refueling (see page 54) always make sure that the plug is correctly replaced and locked.

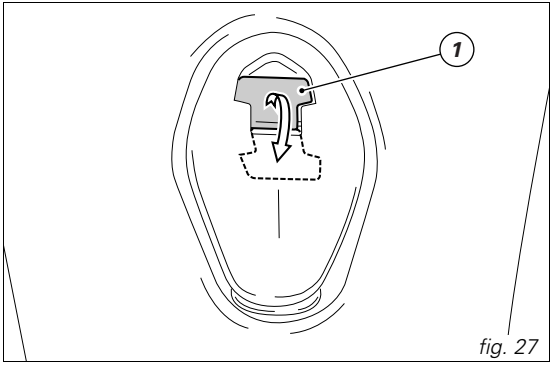


fig. 27

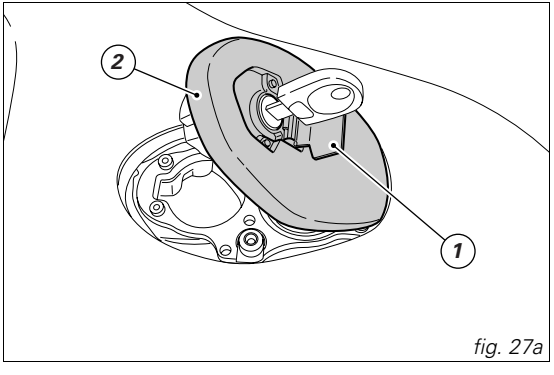


fig. 27a

Passenger seat lock and helmet holder

Opening *(fig. 28)*
Insert the key into the seat lock (1) and turn it clockwise until the seat hook disengages with an audible click.
Lift the rear of the seat (2) and slide it backwards off the front mountings.

Closing
Fit the seat over the tank mountings and pull it backwards until it engages.
Press down on the rear of the seat until you hear the lock engage with an audible click.
Make sure the seat is fully engaged by gently pulling it upwards.

The hook for the helmet holder cable is located under the passenger seat. Pass the cable (A) through the helmet and fit the ends of the cable into the hook. Leave the helmet hanging on the left side (fig. 29) and refit the seat to secure it.

Warning
This device protects the helmet against theft when the motorcycle is parked. Do not leave the helmet attached in this way when riding the motorcycle as it can interfere with riding and cause loss of control of the motorcycle. Hang the helmet cable from the left side of the motorcycle. In any other position the cable will interfere with the seat closure.

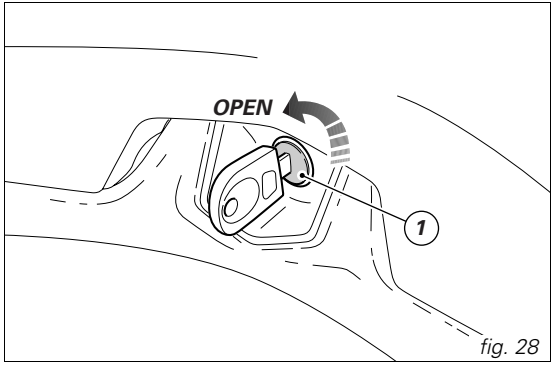


fig. 28

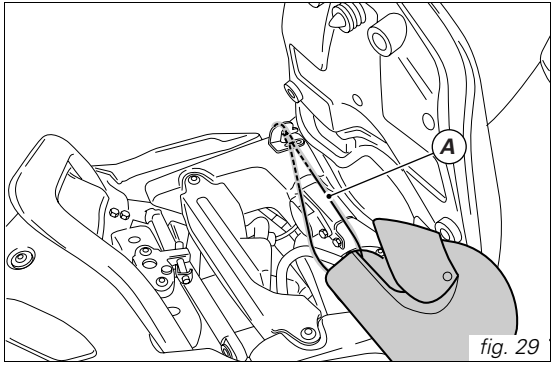


fig. 29

E

Document compartment lock

To open the cover of the document compartment, insert the key in the lock (1) and turn it anti-clockwise to release the pin (fig. 30).
Open the cover (fig. 30a) of the document compartment to access the user's manual and the toolkit (see page 55).

Important

Do not use this compartment to hold heavy or metallic objects that might move while the motorcycle is in motion, causing loss of stability.

Simply push the cover shut until the locking pin engages to re-close the compartment.
Remove the key.

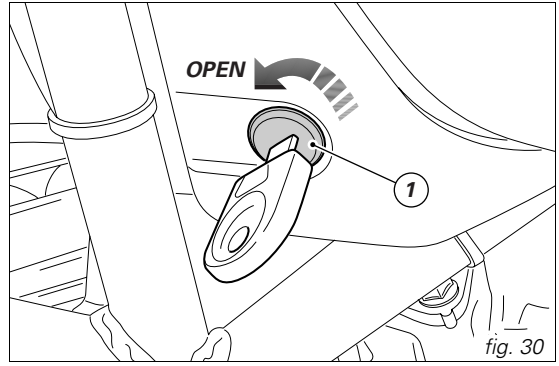


fig. 30

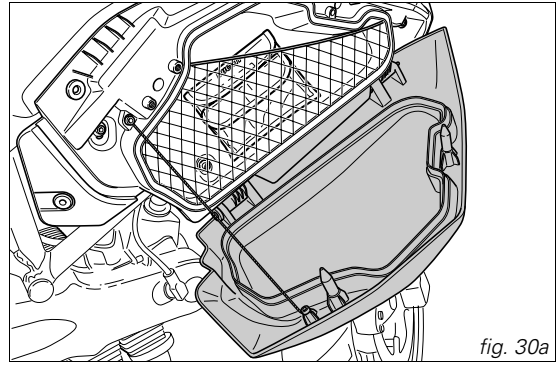


fig. 30a

Side stand *(fig. 31)*

Important

Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat. Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.
When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Lean the motorcycle over on its left side until the side stand comes into firm contact with the ground.

Warning

Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals. The side stand safety circuit is protected by a 3A fuse located alongside the battery (see page 93).

Notes

You may start the engine with the side stand extended only if the gearbox is in neutral.

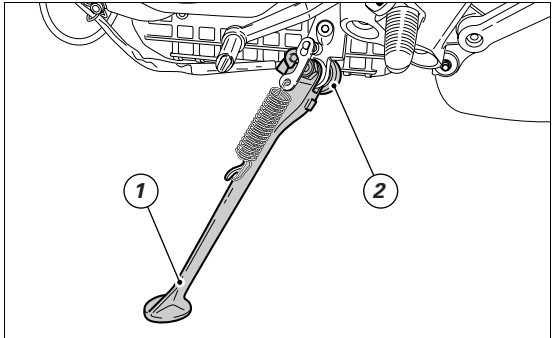


fig. 31

E

Front fork adjusters

The front fork can be adjusted in rebound, compression and preload.

This adjustment is performed using outer screw-type adjusters:

1) to adjust rebound damping (fig. 32);
2) to adjust inner spring preload (fig. 32);
3) to adjust compression damping (fig. 33).

Park the motorcycle in a stable position on its side stand. Turn the adjuster (1) on fork leg top with a 3-mm Allen wrench to adjust rebound damping.
Turn adjuster (3) at the rear of the fork bottoms with a 3 mm Allen key to adjust compression damping.
As you turn the adjuster (1), you will hear it click. Each click identifies a setting. Adjuster (3) turns freely to give continuous adjustment. The maximum damping is obtained with the adjuster fully tightened to the "0" position. Start with this position and turn counterclockwise. Count the screw clicks, which correspond to position 1, 2 and so forth.

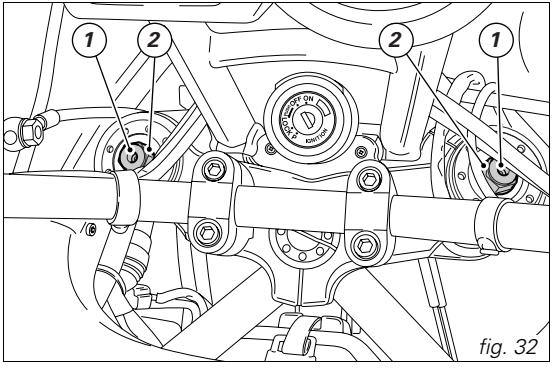


fig. 32

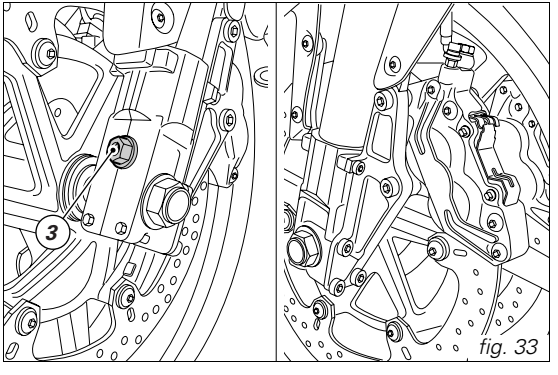


fig. 33

STANDARD factory setting is as follows:
compression: 9 clicks;
rebound: 12 clicks.
Spring preload: 10 mm.
To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the hex. adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

E

Rear shock absorber adjusters *(fig. 34)*
The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) located on the right side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.
The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping, or counterclockwise to reduce damping.
STANDARD setting: from the fully closed position (clockwise):
- *unscrew adjuster (1) by 12 clicks.*
- *unscrew adjuster (2) by 10 clicks.*

Spring preload: 22 mm
Two ring nuts (3), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, turn the upper ring nut.
Then ***tighten*** *or* ***slacken*** *the lower ring nut to* ***increase*** *or* ***decrease*** *spring preload as required.*

Warning
The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

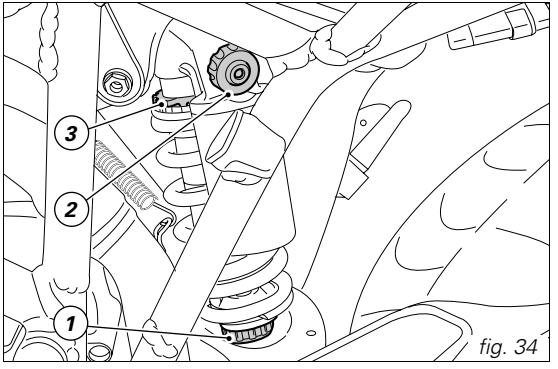


fig. 34

Rear view mirror adjustment

Simply push or pull the outside of the mirrors in the direction needed to obtain optimum visibility (fig. 35). Tighten the screw at the bottom of the mounting to lock the mirror in the required position (fig. 35a).

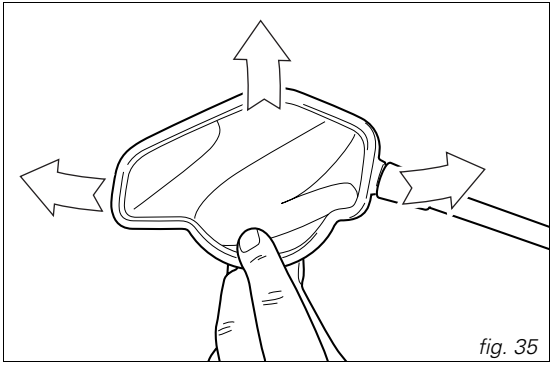


fig. 35

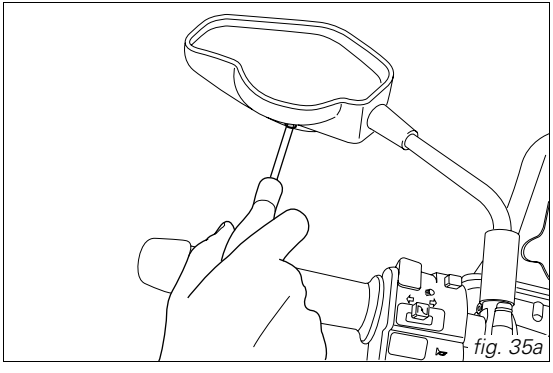


fig. 35a

E

Changing motorcycle track alignment

Motorcycle track alignment is the results of tests carried out under different riding conditions by our technical staff. Modifying factory setting is a very delicate operation, which may lead to serious damages if carried out by unskilled people.
Before changing the standard setting, measure the reference value (H, fig. 36).

The rider can modify track alignment according to his/her needs by changing working position of the shock absorber (fig. 36a).
Increase/decrease the distance between the centres of linkage (2) by loosening the nuts (3) of the ball joints (1) and turning the flats (A).
When finished, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

Notes

Please note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Warning

Length of linkage (2), included between the two joint center lines (1), should not exceed 255 mm.

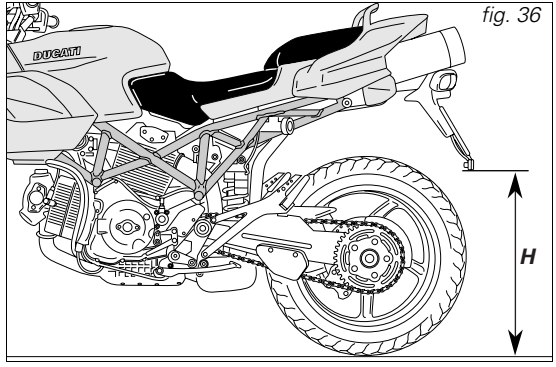


fig. 36

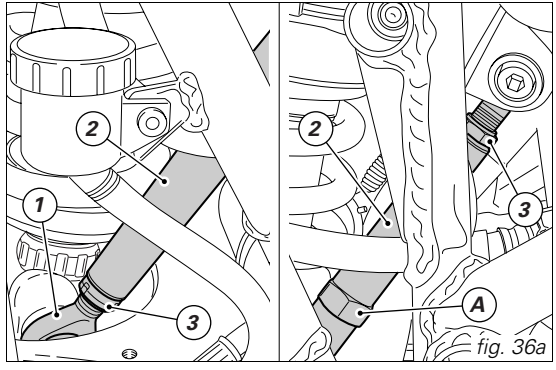


fig. 36a

Running-in precautions

Max. rotation speed *(fig. 37)*
Rpm limits to be observed during the running-in period and in normal operation:
1) Up to 1000 km;
2) From 1000 to 2500 km.

Up to 1000 km
During the first 1000 km, keep an eye on the revolution meter. The indicator must not exceed:
5500-6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspension.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical moving parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate it as required.

From 1000 to 2500 km
At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed:
7000 rpm.

Important

During the entire running-in period, the maintenance and service rules recommended in the warranty card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for any engine damage or shorter engine life.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

E

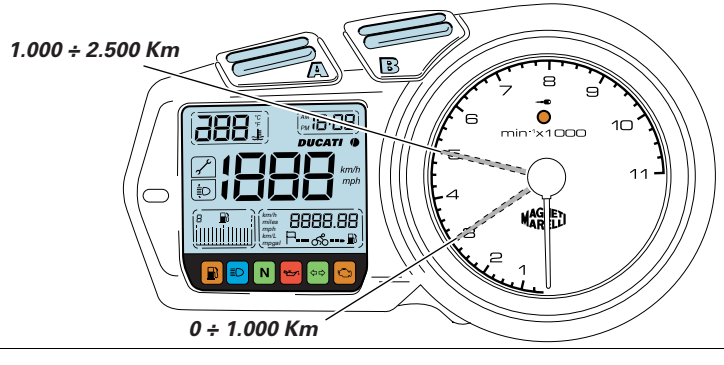


fig. 37

Pre-ride checks

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 54).

Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 80).

Brake and clutch fluid
Check fluid level in the relevant reservoirs (page 61).

Tyre condition
Check tyre pressure and condition (page 78).

Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 69).

Key-operated locks
Check that fuel filler plug is closed firmly (page 38) and that the passenger seat is closed (page 39).

Stand
Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 41).

Warning
In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a DUCATI Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine

Warning

Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding (page 10).

1) *Turn the ignition key **ON** (fig. 38). Make sure both the green light* **N** *(8, fig. 6) and the red light* *(7, fig. 6) on the instrument panel come on.*

Important

The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 14).

Notes

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

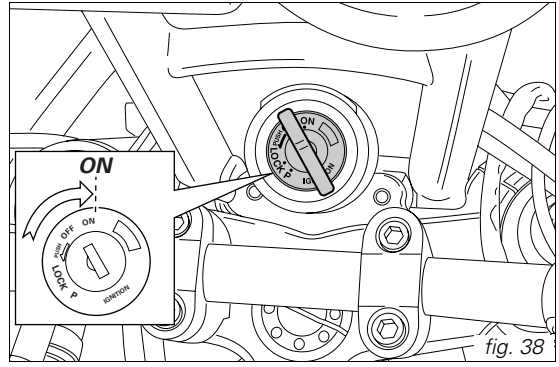


fig. 38

2) *Check that the stop switch (1, fig. 39) is positioned to* ○ *(**RUN**), then press the starter button (2).*

This model features servo-assisted starting.
Press and immediately release the start button (2) to use the servo-assisted engine starting function.
When you press the button (2) the starter motor operates automatically for a time determined by engine temperature.
The system disengages the starter motor as soon as the engine starts.
If the engine fails to start, wait at least 2 seconds before pressing the start button (2) again.
Allow the engine to start without turning the throttle twistgrip.

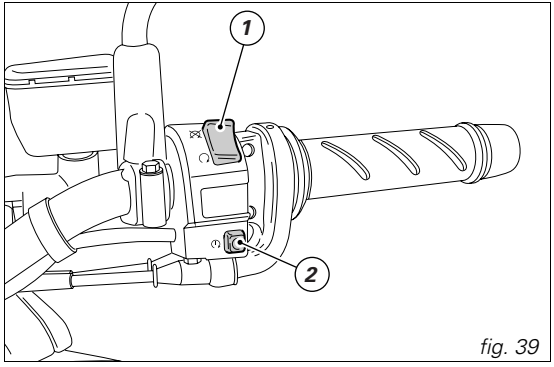


fig. 39

Notes
If the battery is flat the system automatically disables operation of the starter motor.

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for the oil to warm up and reach all points that need lubricating.

Moving off

1) *Disengage the clutch squeezing the control lever.*
2) *Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.*
3) *Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.*
4) *Let go of clutch lever and speed up.*
5) *To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.*
   To shift down, release the twistgrip, pull the clutch lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
   The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control. When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously. Underinflated or overinflated tyres reduce braking efficiency and may affect safe riding and motorcycle good handling while turning.

Stopping the motorcycle

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to ***OFF*** *(page 29).*

Parking

Stop and park the motorcycle on the side stand (see page 41).
To avoid theft, turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.
You may leave the parking lights on by turning the key to position P.

Important

Do not leave the key turned to ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

Warning

The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any body part and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Warning

Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of the rider.

Refueling *(fig. 40)*
Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler recess.

Warning
Use fuel with low lead content and an original octane number of 95 minimum (see table "Top-ups" on page 85). Make sure there is no fuel trapped in the filler plug recess.

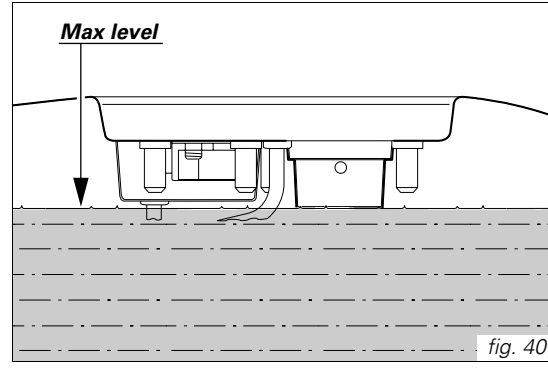


fig. 40

Toolkit and accessories *(fig. 41)*
A compartment in the right hand fairing, accessible by opening the access cover (see page 40), houses:
An Owner's manual;
A helmet fastening cable;
A tookit including: (fig. 42):
- *Box wrench for spark plugs;*
- *Tommy bar for box wrench;*
- *Double-bit screwdriver.*

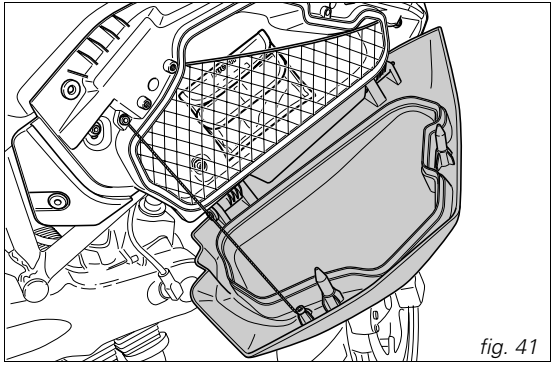


fig. 41

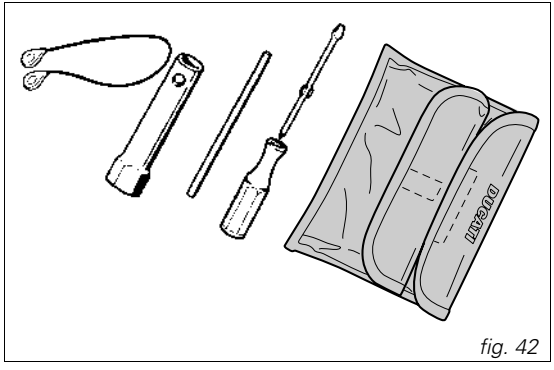


fig. 42

Removing the fairing

Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.

Warning

Firmly and properly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.

Important

At reassembly always fit nylon washers when tightening fastening screws, not to damage painted parts and Plexiglas headlamp fairing.

Movable fairing

Unscrew the four screws (1) securing the movable fairing to the brackets with the seal (2).
Remove the movable fairing complete with the windshield (fig. 43).
To replace the windshield, use the special torx wrench to unscrew the screws (3) and nylon washers (4), holding the rubber coated nuts (5) on the inside of the fairing (fig. 43a).

When fitting the new windshield, tighten the screws (2) starting with the central screw.
Make sure that the seals (2) are correctly fitted to the brackets, then fit the movable fairing and secure it with the screws (1).
Tighten the screws (1).

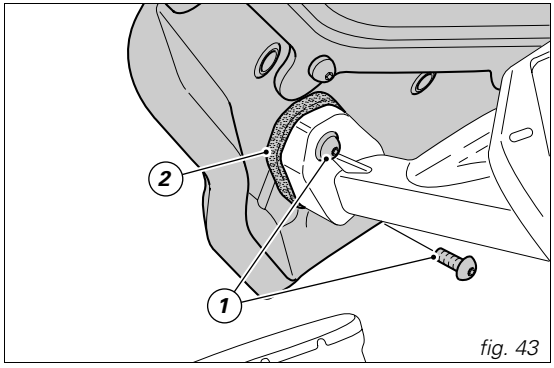


fig. 43

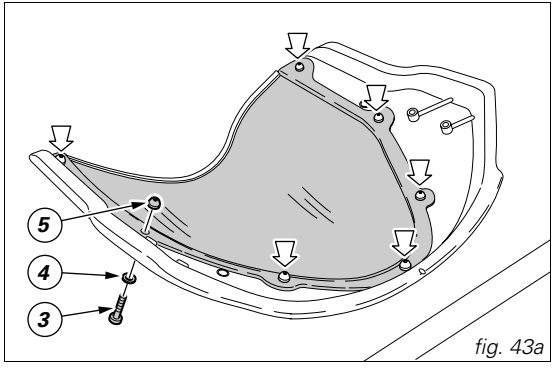


fig. 43a

Fixed fairing

Unscrew the six screws (1) securing the inside panel to both sides of the fixed fairing and lift the fairing off (fig. 44).

Notes

When removing the panel take care not to damage the paintwork of the fairing.

Unscrew the six screws (2) securing the fixed fairing to the headlight bracket (fig. 44a).
Remove the fixed fairing

When refitting, tighten the four central screws first, then the two side screws.
Fit the inside panel to the fixed fairing and align the holes. Tighten the screws (1), taking care not to over-tighten and damage the fixed fairing inserts.

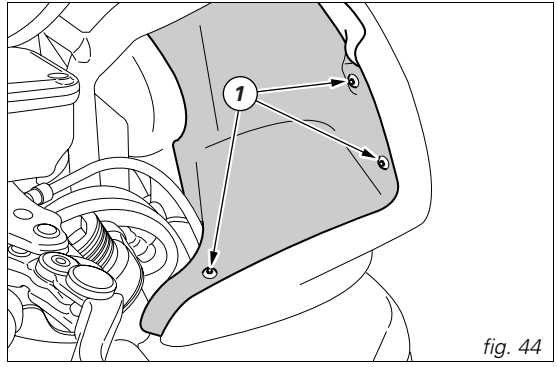


fig. 44

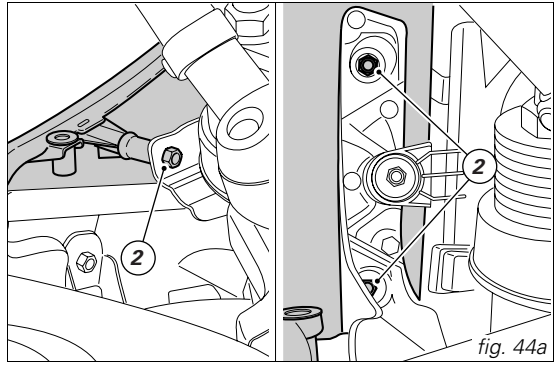


fig. 44a

Left side fairing

Starting on the left, inside the fairing, turn the quick release (1) ¼ of a turn anti-clockwise to release the front of the left side fairing (fig. 45).

To release the rear of the left side fairing, pull the stop (2) all the way out at the frame bracket: to facilitate this operation, push the side fairing in from the outside at the stop (fig. 46).

Remove the left side fairing from the mounting pins on the fuel tank.

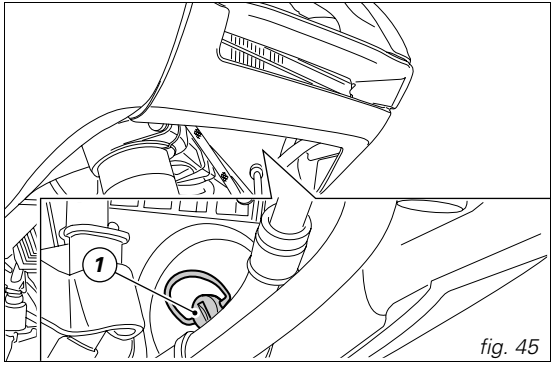


fig. 45

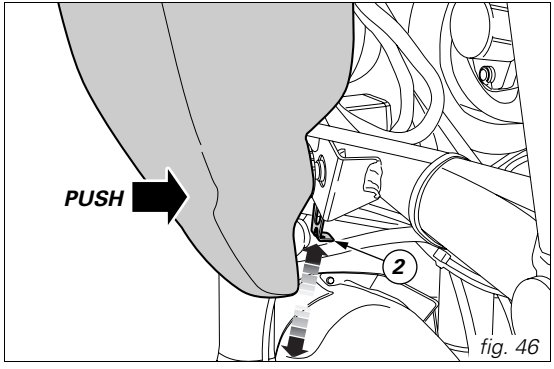


fig. 46

Before refitting the side fairing, make sure that the grommets (3) and seal (4) are correctly fitted over the pin (5) on the inside of the side fairing (fig. 47).
Fit the left side fairing, starting from the rear, engaging the tank pins in the grommets (fig. 47a).
Push on the side fairing at the pin (5) to engage the stop (2) over the end of the pin.
Engage the front quick release (1), pushing it in and turning it ¼ of a turn clockwise.

Panniers

The motorcycle has provision for fitting side panniers. The pannier kit is available from the Ducati spare parts service. As well as all the parts necessary for fitting, the kit also contains an instruction booklet.

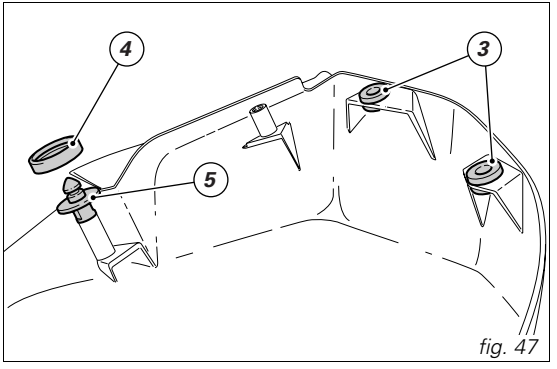


fig. 47

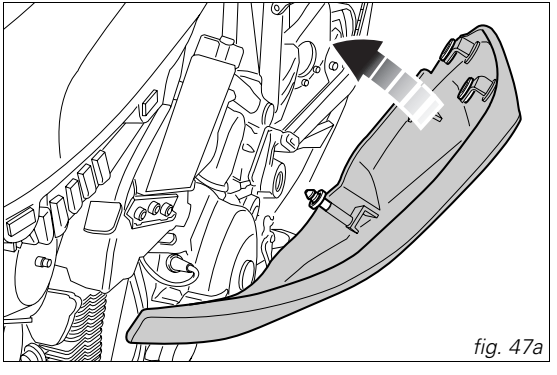


fig. 47a

Checking brake and clutch fluid level

*The level must not fall below the **MIN** mark on the corresponding reservoirs (fig. 48 and fig. 48a).*
If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Important

It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Brake system

If you find excessive play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning

Do not spill any brake and clutch fluid on the paintwork or on plastic parts or they will damage.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries. Never mix different quality oils.
Check for joint proper sealing.

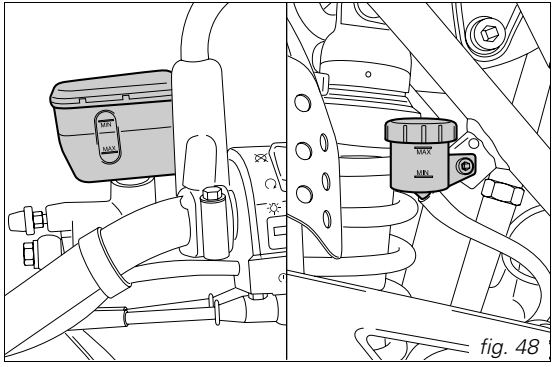


fig. 48

Clutch system *(fig. 48a)*
If the control lever has excessive play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and air drained out.

Warning
Clutch fluid level in the reservoir tends to increase as the clutch plates friction material wears out. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

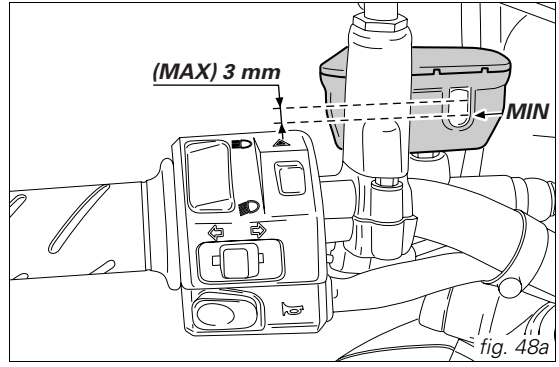


fig. 48a

Checking brake pads for wear *(fig. 49)*
To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.
The rear brake pads must be replaced when about 1 mm of friction lining (fig. 49a) is still visible through the opening in the callipers.

Important
Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

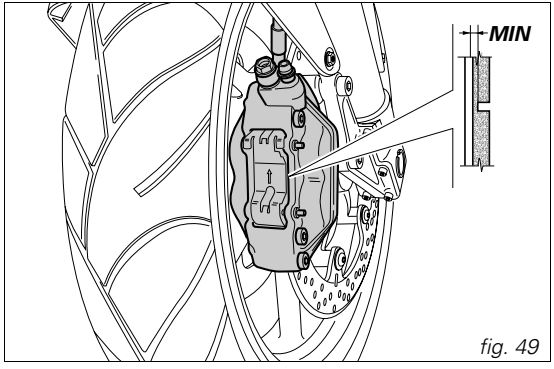


fig. 49

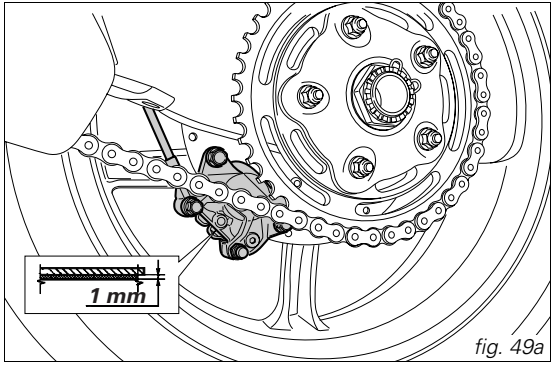


fig. 49a

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheaths of the throttle cables should be checked at regular intervals. The sheath should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the inner cables slide smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.
To prevent failure open the thottle control by unscrewing the two fastening screws (1, fig. 50) then grease the cable ends and the pulley with SHELL Advance Grease or Retinax LX2.

⚠ *Warning*
When refitting the cover, be sure to slide the cables onto the suitable pulley.

Reinstall the cover and tighten down the screws (1) to 6 Nm.

To ensure smooth operation of the side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction (1, fig. 50a).

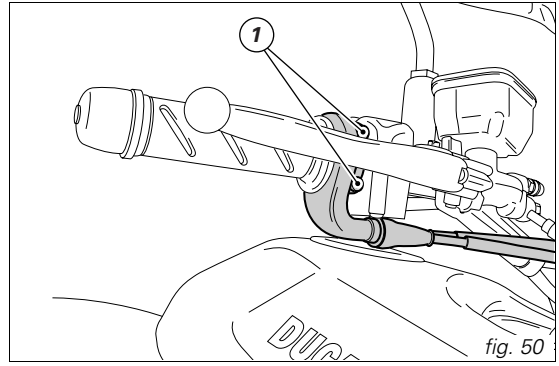


fig. 50

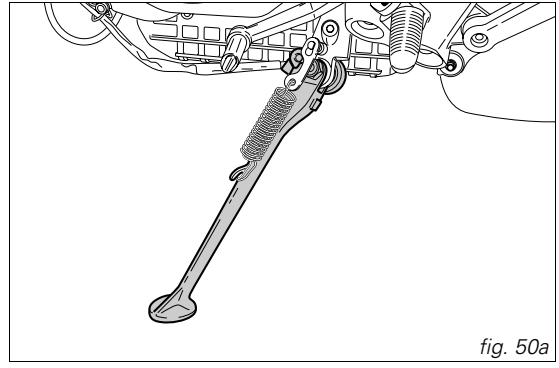


fig. 50a

Throttle cable tension adjustment

The throttle twistgrip must always have free play measured at the edge of the twistgrip, of 1.5 – 2.0 mm (fig. 51). If this is not the case, adjust the cable by means of the adjusters (1) on the throttle body (fig. 52).

Important

Refer the adjustment of throttle control play to a Dealer or Authorized Workshop.

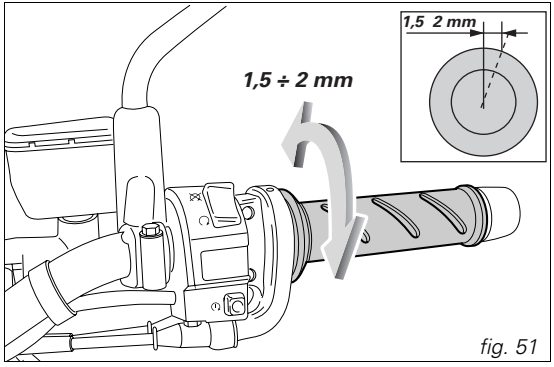


fig. 51

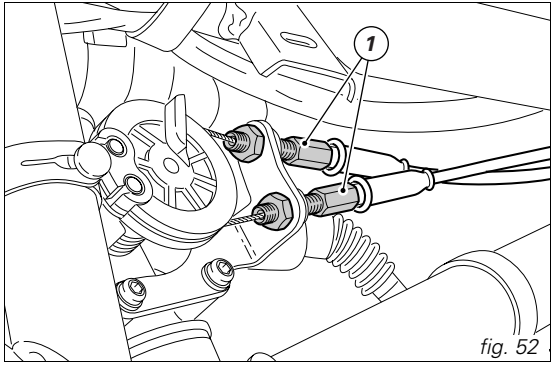


fig. 52

E

Charging the battery *(fig. 53)*
Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.
*Remove left side fairing (page 59Always disconnect the black negative terminal (**-**) first, and then the red positive terminal (**+**).*
Unscrew the two screws (1) securing the battery brackets and remove the battery from the battery compartment.

Warning
Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.
*Connect the red battery charger lead to the positive (**+**) terminal on the battery, and the black lead to the negative (**-**) terminal.*

Important
Always connect up the battery before switching the battery charger on: failure to do so can result in sparking at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.
Always connect the red positive terminal (+) first.

Reinstall the battery on its mount and secure the brackets with the screws (1). Connect the terminals. Use some grease on the fastening screws to improve conductive capacity.

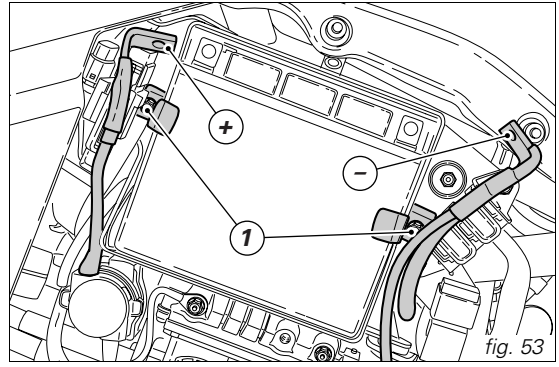


fig. 53

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 0.9 A for 5-10 hours.

Chain tension inspection *(fig. 54)*
Move the motorcycle to the position where the chain is tightest.
Rest the motorcycle on its side stand. At the front of the side chain guard, check the distance between the swingarm and the middle of the links in the bottom section of chain. The distance must be between 38 and 42 mm, as shown on the label on the swingarm. If it is not, adjust the chain tension accordingly.

Important
Have the chain tensioned at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning
Correct tightening of the tensioner lock nuts (1, fig. 54a) is essential to rider and passenger safety.

Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

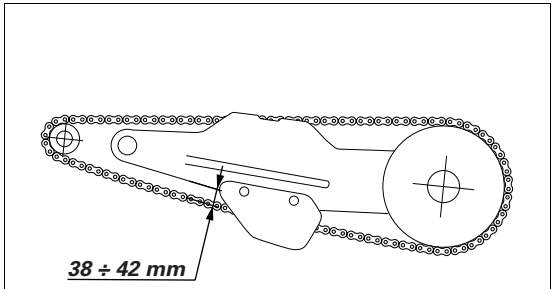


fig. 54

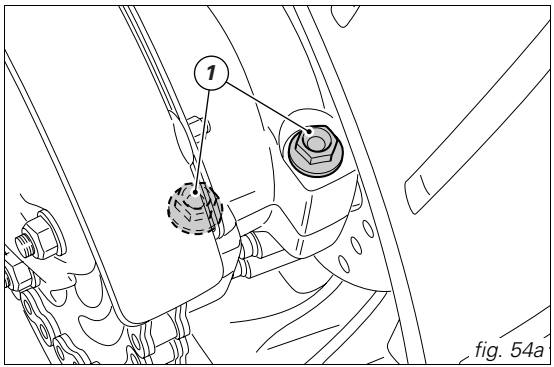


fig. 54a

E

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.
The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets.
After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and lubricate with SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

E

Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Changing the high and low beam bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified in the "Electrical System" paragraph in page 92. Always check for new bulb proper operation before refitting removed parts.
fig. 55 shows the position of the low beam (LO), high beam (HI) and parking light (1) bulbs.

To access the headlight bulbs, release the top and bottom springs (2) under the instrument panel at the side of the fixed fairing (fig. 56), and open the shell (3).

Notes
For the sake of clarity the headlight is shown disassembled from the vehicle.

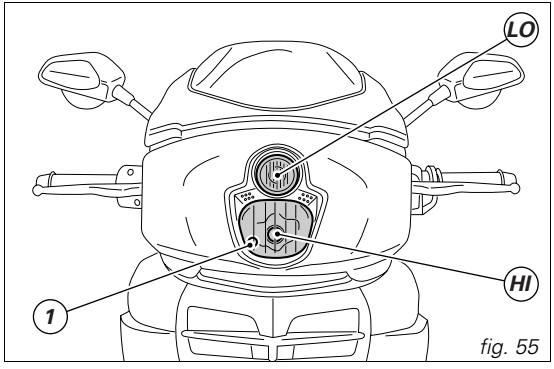


fig. 55

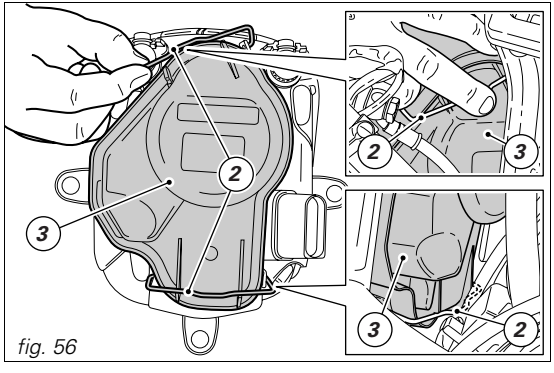


fig. 56

Low beam (top bulb)

Disconnect the connectors (4) from the bulb.
Press then squeeze the ends of the spring (5) to release it from the bulb holder (fig. 57).
Lift the spring (5).

Remove the burned out bulb (6) and fit the new one, taking care not to touch the glass (fig. 58).

Notes

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

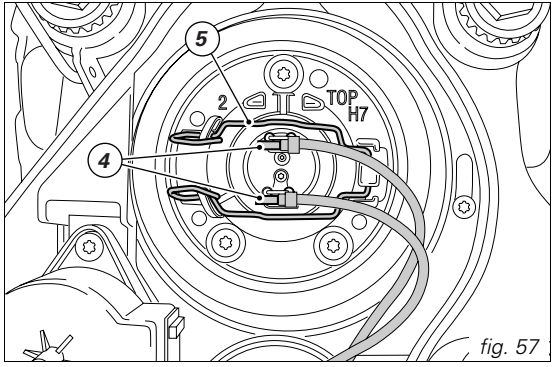


fig. 57

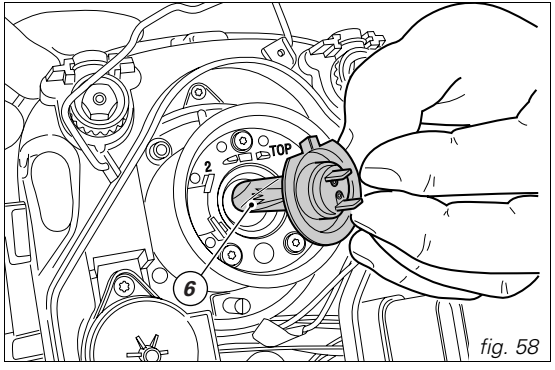


fig. 58

Notes for the USA version:

To remove the low beam bulb (7), detach the connector (A) from the wiring, then turn the bulb counter-clockwise to remove it (fig. 59). Replace with a bulb of equal rating. When fitting the new bulb turn it clockwise to lock it in the holder.

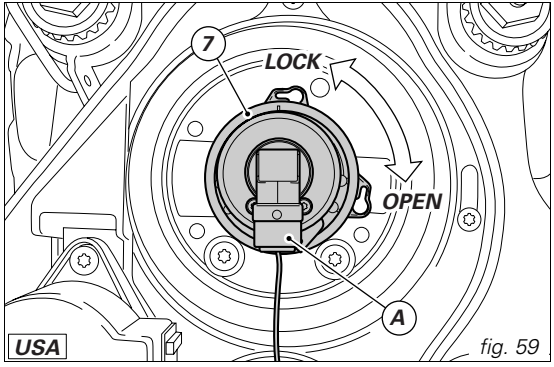


fig. 59

High beam (bottom bulb)

Disconnect the connector (8) from the high beam bulb (fig. 60)
Press down then squeeze the ends of the spring (9) to release it from the bulb holder.
Lift the spring (9).

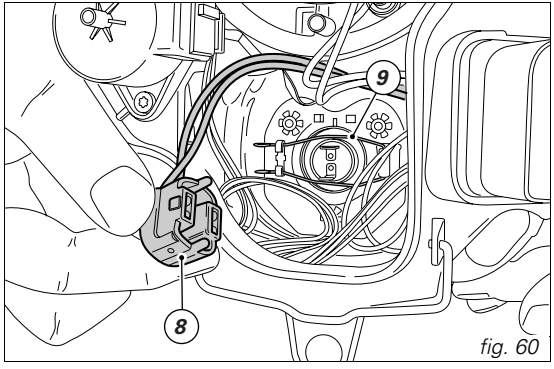


fig. 60

Remove the burned out bulb (10) and fit the new one, taking care not to touch the glass (fig. 61).

Parking light.

Disconnect the connectors (11) from the terminals (fig. 62). Remove the parking light bulb (12) from its holder and fit a new one of the same rating.

Refitting the lamps

After making all the necessary replacements, reconnect to the relative bulb connectors the cable connectors that were previously detached. Reposition the headlight cover in its location, taking care to match the profile, and secure it to the headlight body by tightening the retaining clips.

Notes

It is possible to invert the wires to the bulb terminals.

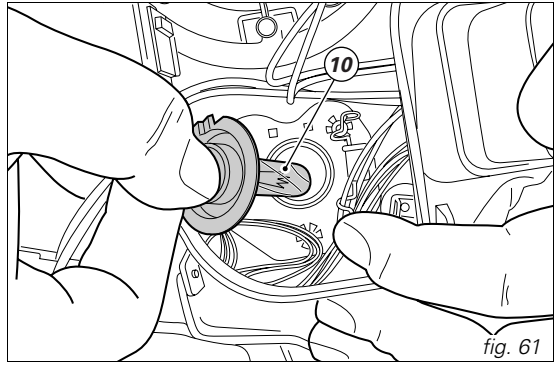


fig. 61

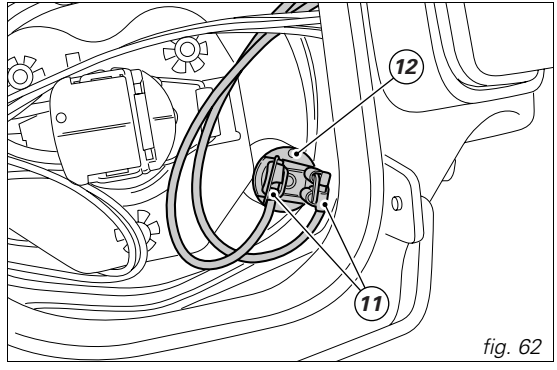


fig. 62

Changing the front turn indicator bulbs

The front turn indicators are integrated in the rear view mirrors.
To replace the bulb, unscrew the screw (1) and remove the lens (2) of the indicator from the mirror (fig. 63).

The bulb (3) is of the bayonet-type: press and twist counter-clockwise to remove. Replace the burned out bulb with a new one of the same rating. Press the bulb in and twist clockwise until it clicks into place (fig. 64).
Refit the lens (2) into the suitable slot in the indicator body so that their profiles coincide.
Secure the lens with the screw (1).

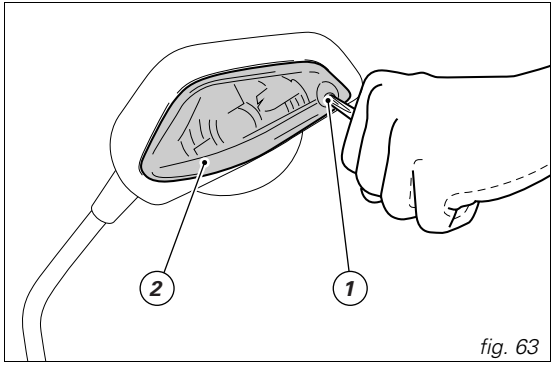


fig. 63

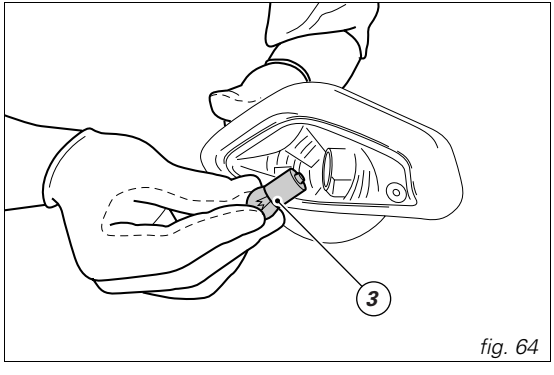


fig. 64

E

Changing the rear turn indicator bulbs

To change the rear turn indicator bulbs, rotate indicator body (1) by one fourth of a turn so that glass is upward and extract it from indicator mount (fig. 65).
The bulb (2, fig. 65a) is of the bayonet-type: press and twist counter-clockwise to remove. Change the bulb and refit by pressing and turning clockwise until it locates into its seat with an audible click. Refit indicator body (1) to its mount and rotate by one fourth of a turn.

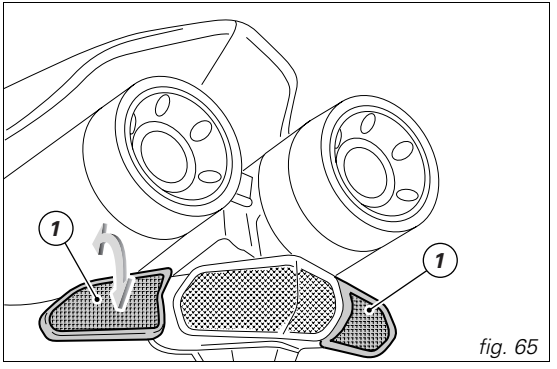


fig. 65

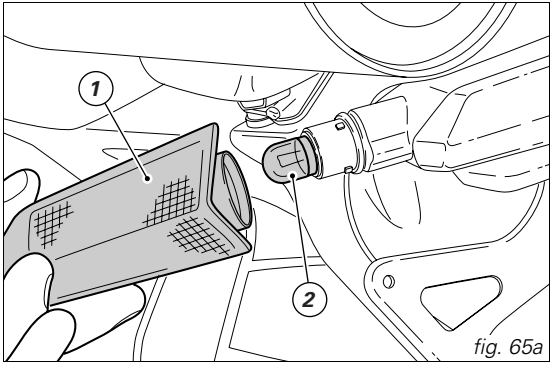


fig. 65a

Changing the number plate and brake light bulbs

Unscrew the two screws (1) securing the rear light mounting to the number plate holder on the inside of the holder.
Unscrew the screw (2) and pull the rear light mounting off a short way (fig. 66).
Disconnect the connector (A) of the rear wiring harness and remove the rear light mounting (fig. 67).

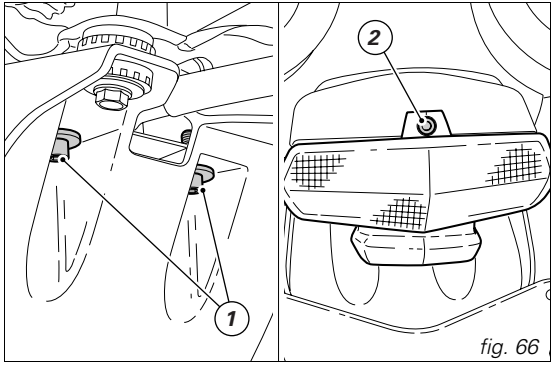


fig. 66

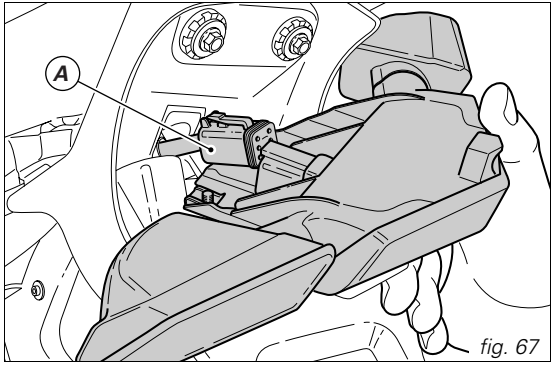


fig. 67

Unscrew the two self-tapping screws (3) securing the shell (4) and number plate lens.
Remove the shell and lens and change the number plate bulb (5) (fig. 68).
To change the brake light bulb proceed as instructed above and also remove the brake light lens (6) from its mounting.
Push and twist the bulb (7) anti-clockwise to change it (fig. 69).
When refitting the lens (6) make sure that the tabs (B) engage the slots in the mounting correctly.

E

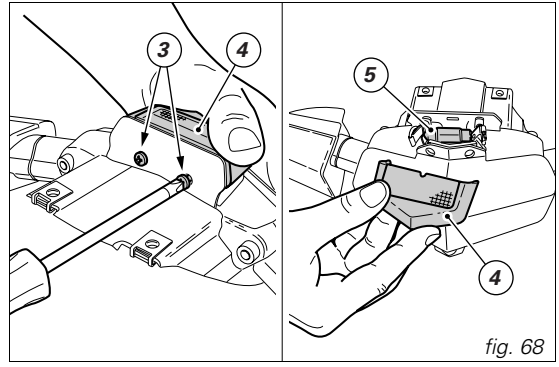


fig. 68

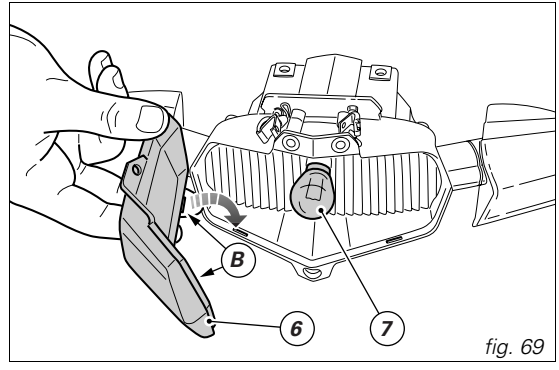


fig. 69

Beam setting *(fig. 70)*
When checking the beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters away from it. Draw a horizontal line dictated by headlamp center and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam.
The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.

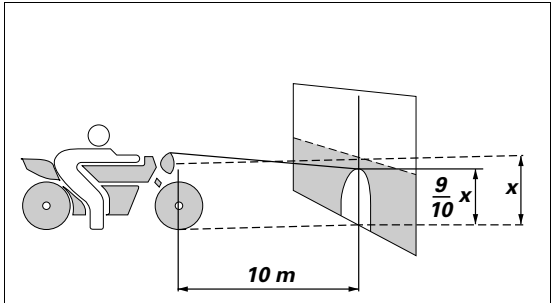


fig. 70

Notes
Note: This is the procedure specified by Italian standards to check the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

Headlight vertical adjustment *(fig. 71)*
Use buttons (A) and (B) on the instrument panel to make this adjustment, entering the "Vertical beam adjustment" function (see page 21).

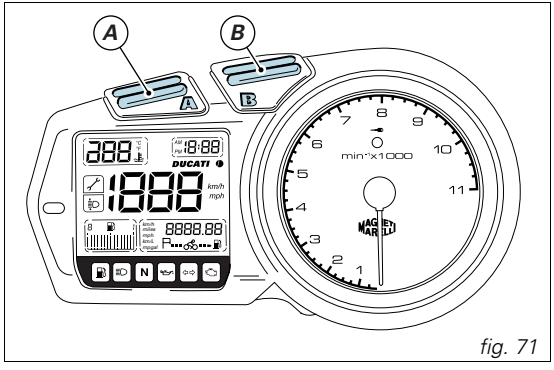


fig. 71

Tubeless tyres

Tyre pressure Front:
220 Kpa (2.2 bar – 32.3 psi)
Rear:
240 Kpa (2.4 bar – 35.2 psi)
As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important

Check and adjust tyre pressure when tyres are cold. To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement (Tubeless)

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning

A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider.

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.

Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Notes

If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 72) at the point where tread is most worn down.
It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.
Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

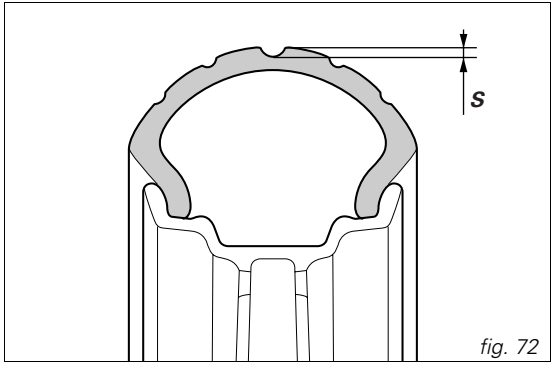


fig. 72

E

Checking engine oil level *(fig. 73)*
Engine oil level can be checked through the sight glass (1) on the clutch cover on the right side of the engine. When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine cold. Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks near the sight glass. Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low. Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

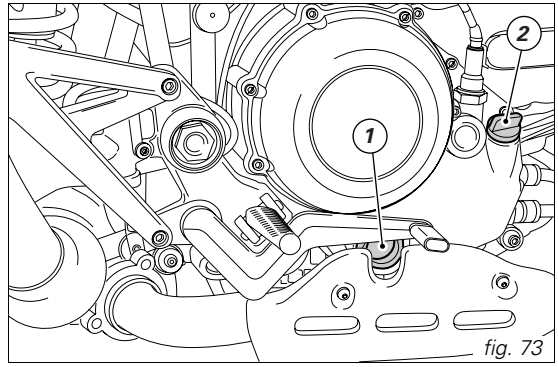


fig. 73

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati Dealer or Authorized Workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

Oil viscosity
SAE 10W-40
The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity (fig. 74).

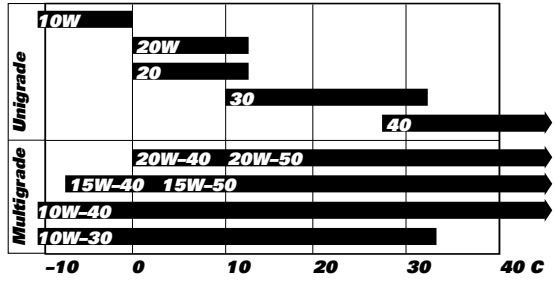


fig. 74

Cleaning and replacing the spark plugs *(fig. 75)*
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.
Spark plugs condition provides a good measure of engine condition.
Have the spark plugs inspected or replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop. Firstly, they will check the color of the ceramic insulator of the central electrode: a light brown, even color is a sign of good engine condition. Secondly, they will check the central electrode for wear and measure electrode gap. Electrode gap should be: 0.6-0.7 mm.

Important
An electrode gap outside the specified limit will adversely affect engine performance and may lead to difficult starting or erratic idling.

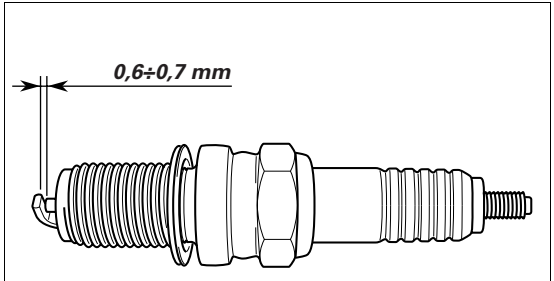


fig. 75

General cleaning

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces. Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

If needed, clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.). Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Loss of braking may occur immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking power and accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it:
clean the motorcycle;
drain the fuel from fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the paddock stand;
disconnect and remove the battery.
Battery should be checked and charged or replaced whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
Protect the motorcycle with the special cover, available from Ducati Performance, that will protect paintwork and let condensate breathe out.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland and so on, have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
Carry out any required inspection and replace any parts using Ducati original spare parts complying with local law.

E

Overall dimensions *(mm) (fig. 76)*

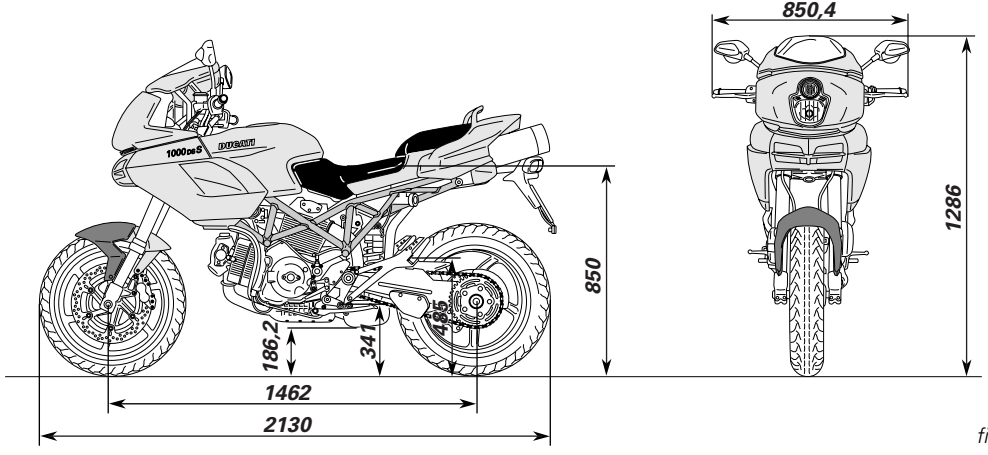


fig. 76

Weights

Dry weight:
196 Kg.
Carrying full load:
410 Kg.

Warning

Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

Top-ups	Type	cu dm (liters)
Fuel tank, including a reserve of 7 cu dm (liters)	Unleaded fuel 95 fuel octane rating (at least)	20
Lubrication circuit	SHELL - Advance Ultra 4	3,9
Front/Rear brake and clutch circuits	Special fluid for hydraulic systems SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection for electrical contacts	Spray for electric systems SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Front fork	SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA	160 mm (per leg) from top of sleeve

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

E

Engine

90 degree twin cylinder four stroke, 1000cc, Desmodromic valve gear, electronic fuel injection, air cooled.
Bore:
94
Stroke:
71,5
Total displacement cm^3:
992
Compression ratio:
10.5 ± 0.5:1
Max power at crankshaft (95/1/EC):
62 kW - 84 CV at 8,000 rpm
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
84 Nm - 8.5 Kg at 5,000 rpm
Max rotation speed, rpm:
8700

Important

Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system

Desmodromic *with two valves per cylinder, operated by four rocker arms (two opening rockers and two closing rockers) and one overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

Desmodromic timing system *(fig. 77)*

1) Opening (or upper) rocker;
2) opening rocker shim;
3) split rings
4) closing (or lower) rocker shim;
5) return spring for lower rocker;
6) closing (or lower) rocker;
7) camshaft;
8) valve.

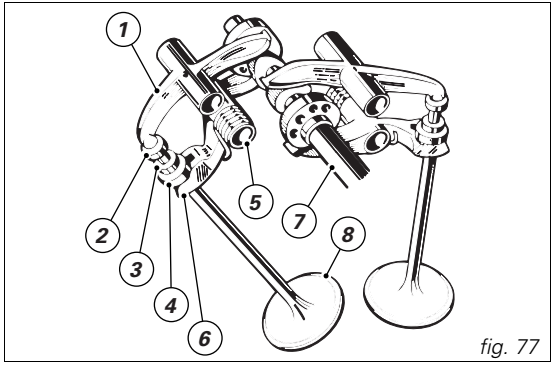


fig. 77

Performance data
Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Spark plugs
Ignition is provided by two spark plugs per cylinder. This solution ensures more complete combustion and greater power, especially at medium revs.
Make:
CHAMPION
Type:
RA6 HC
alternative
Make:
NGK
Type:
DCPR8E

Fuel system
Indirect electronic injection (MARELLI)
Throttle body diameter:
45 mm
Injectors per cylinder: 1
Holes per injector: 1
Fuel supply: 95-98 RON.

Exhaust system
Catalyzed in compliance with Euro 2 emission regulations.

Notes
The USA (US) version is uncatalysed.

E

Transmission

The clutch drum and disks are made entirely from special aluminium alloy.
Dry clutch operated by a control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Front sprocket/clutch sprocket ratio:
32/59
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Gearbox/rear sprocket ratio:
15/42
Total gear ratios:
1st 15/37
2nd 17/30
3rd 20/27
4th 22/24
5th 24/23
6th 28/24

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
RK
Type:
525 GXW
Dimensions:
5/8"x5/16"
Number of links:
106

Important

The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Warning

For the replacement of the rear sprocket, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop. The incorrect replacement of this component could seriously endanger rider and passenger safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Brakes

Front

With double semi-floating drilled disc.
Flange material:
steel.
Braking surface material:
steel.
Disc diameter:
320 mm.
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 cm^2.
Make brake calipers:
BREMBO
Type:
30/34 - 4 pistons.
Friction material:
FERIT I/D 450FP
Master cylinder type:
PSC16 with built-in reservoir.

Rear

With fixed drilled steel disc.
Flange material:
steel.
Braking surface material:
steel.
Disc diameter:
245 mm.
Hydraulically operated by a pedal on R.H. side.
Braking surface:
32 cm^2.
Make:
BREMBO
Type:
34 -2 piston
Friction material:
FERIT I/D 450 FF.
Master cylinder type:
PS 11B.

Warning
Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

E

Frame

High-strength tubular steel trellis frame.
Steering angle (on each side):
35°

Steering geometry is as follows:
Steering head angle:
24°
Trail:
92 mm.

Wheels

Front

Six spoke, light alloy front wheel.
Dimensions:
MT3,50x17".

Rear

Light alloy, five spokes.
Dimensions:
MT5,50x17".

The front wheel is mounted on an extractable spindle. The rear wheel is cantilever mounted on the hub at the rear of the single member swinging arm.

Tyres

Front

Radial tubeless tyre
Size:
120/70-ZR17

Rear

Radial tubeless tyre
Size:
180/55-ZR17

Suspensions

Front

Hydraulic upside-down fork provided with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Stanchion diameter:
43 mm.
Travel along leg axis:
165 mm.

Rear

Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber. The shock absorber is equipped for adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a light-alloy swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the frame and engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Shock absorber stroke:
145 mm.

Available colours

Ducati anniversary red 473.101 (PPG);
red frame with black wheels.

Glossy black 248.514 (PPG);
black frame with black wheels.

Electrical system

Basic electric items are:
front headlamp *featuring two halogen lamps, consisting of the following:*
HB3 12V-60W low beam unit;
HB3 12V-60W high beam unit;
12V-5W parking light.
Electrical controls *on handlebars.*
Turn indicators, ***12V-10W bulbs***.
Horn
Stop light switches
Sealed battery, ***12V-10 Ah***.
Generator 12V-520W.
Electronic voltage regulator *(rectifier), protected by a* ***40 A*** *fuse near the battery.*
DENSO ***starter motor***, ***12V-0.7 kW***.
Tail light, ***12V-5/21W*** *double filament bulb for stop light and parking light;* ***12V-5W*** *bulb for number plate light.*

Notes

To replace the bulbs, see "Replacing bulbs" on page 69.

Fuses

The main fusebox (1, fig. 78) is located under the left side fairing (see page 59). Remove the protective cover to access the fuses.

In addition to the fuses in the main fusebox, other fuses are located alongside the battery.

Two fuses (2, fig. 79) located at the side of the battery protect the relay of the injection system and engine control unit.

Fuse (3) protects the electronic regulator and fuse (4) protects the side stand position sensor circuit.

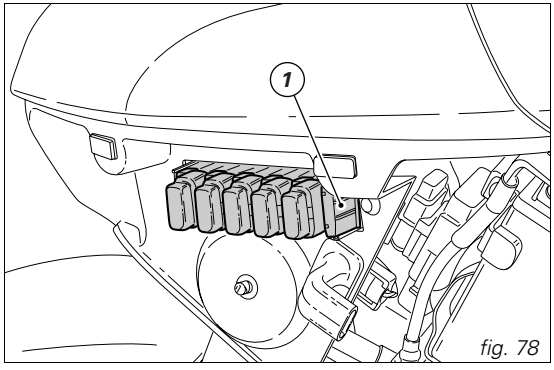


fig. 78

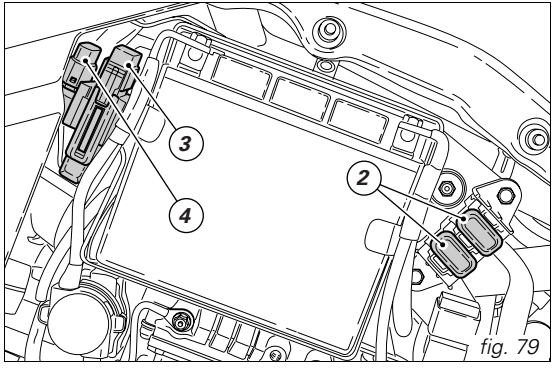


fig. 79

Remove the protective cap (A, fig. 80) to expose the fuses.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (5, fig. 81).

Important
Switch the ignition key to OFF before replacing the fuse to avoid possible short circuits.

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

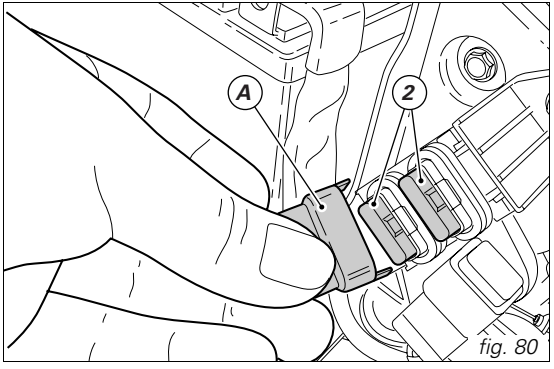


fig. 80

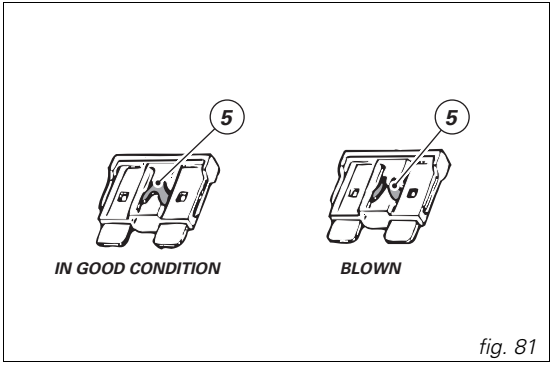


fig. 81

Legend of the wiring diagram of electrical system / injection system

1) RH switch
2) Key-operated switch
3) Fusebox
4) Fuses
5) Starter motor
6) Starter contactor
7) Battery
8) Regulator fuse
9) Regulator
10) Generator
11) Rear right-turn indicator
12) Tail light
13) Rear left-turn indicator
14) Number plate light
15) Fuel tank
16) Horizontal cylinder spark plug
17) Vertical cylinder spark plug
18) Injection relay
19) Self-diagnosis connection
20) Vertical cylinder coil
21) Horizontal cylinder coil
22) Horizontal cylinder spark plug
23) Vertical cylinder spark plug
24) Horizontal cylinder injector
25) Vertical cylinder injector
26) Throttle position sensor
27) Rpm/timing sensor
28) Engine temperature sensor
29) Speed sensor
30) Side stand switch
31) Neutral switch
32) Oil pressure switch
33) Rear brake light switch
34) Stepper motor
35) Ignition/injection unit
36) Clutch switch
37) Front brake light switch
38) Instrument panel coolant temperature sensor
39) LH switch
40) Transponder antenna
41) Air temperature sensor
42) Instrument panel
43) Lights relay
44) Front LH turn indicator
45) Headlight
46) Front RH turn indicator
47) Horn
48) Connection for heated grips
49) Connection

Wire color coding
B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
Gr *Grey*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*

E

Legend of fuseboxes

Pos.	*Users*	*Val.*
a	*Key on*	*7.5 A*
b	*Lights*	*15 A*
c	*Horn, stop light, starter contactor, flasher*	*20 A*
d	*Instrument panel*	*5 A*
e	*Hand grip heating*	*5 A*
f	*Injection*	*20 A*
g	*Engine control unit power*	*3 A*
h	*Side stand switch*	*3 A*

Notes
The system wiring diagram is at the end of this manual.

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

Km	Name of Ducati Service	Mileage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.
Evaporative Emission Control System
California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.
A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.
Do not let protective apparel give you a false sense of security.
Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.
When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.
When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.
When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.
Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.
When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.
When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.
On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.
When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.
Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.
Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.
Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.
Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.
This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!
A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.
Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.

Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 54).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning
Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel
Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.

Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);
Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 10). Figure A specifically shows the frame identification numbers.

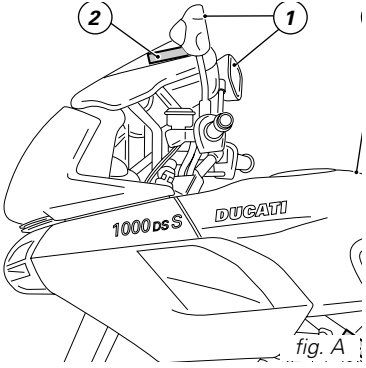


fig. A

Label location *(fig. B)*

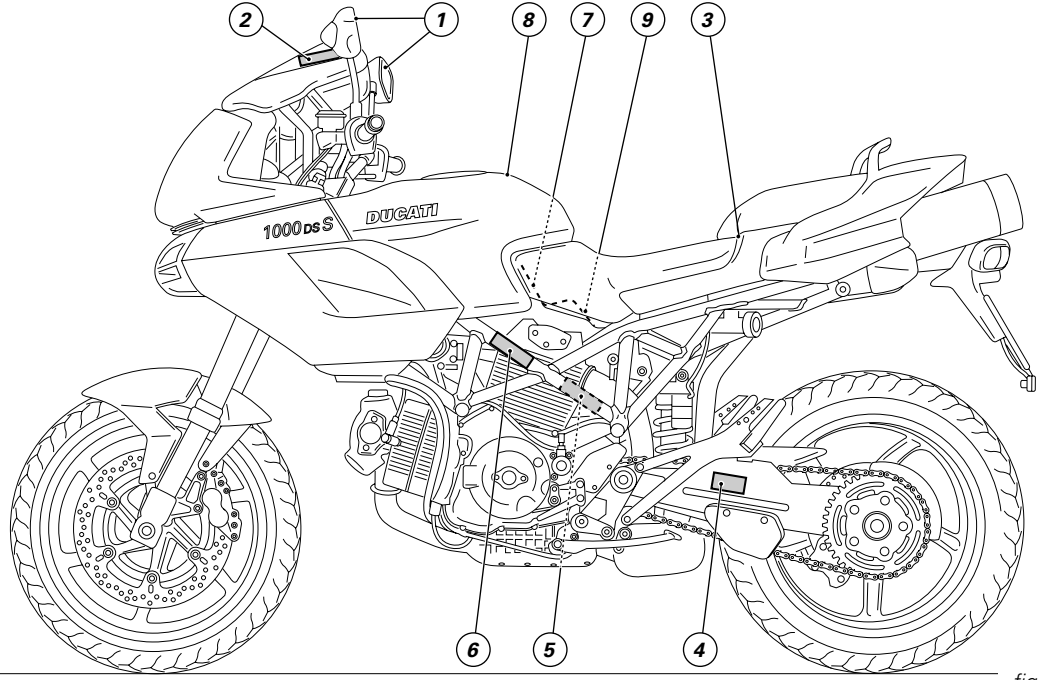


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 433.1.168.1A

1

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

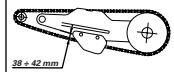
Cod. 433.1.166.1A

2

HELMET HOLDER UNDER THE SEAT

3

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain tension adjustment (on side stand)



Cod. 433.1.312.1A

4

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [redacted] MOTORCYCLE, [redacted]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [redacted] dBA AT [redacted] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 433.1.330.1A

5

Manufactured by **DUCATI** MOTORHOLDING spa DATE: [redacted]

GVWR: [redacted] Lbs ([redacted] kg)
GAWR front: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] cold.
GAWR rear: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: ZDM1TB9PXWB000001

Cod. 433.1.330.1A

6

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: 904 cc Engine family: [redacted] Engine exhaust control system: [redacted] Evap family: [redacted]	THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G/KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	[redacted] btDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	[redacted] ± 0.12 mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
	Opening [redacted] mm	
VALVE CLEARANCE (in & ex):		See Service Manual
	Closing [redacted] mm	
SPARK PLUG: CHAMPION [redacted]		
SPARK PLUG GAP (mm): [redacted]	OIL: [redacted]	
	FUEL: [redacted]	

DUCATI MOTORHOLDING spa - BOLOGNA - ITALY

7

CAUTION

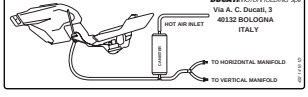
NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

8

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

ENGINE DISPLACEMENT :992 cc. ENGINE FAMILY :
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.
EVAP FAMILY :

DUCATI MOTORHOLDING spa
Via A. C. Ducati, 3
40132 BOLOGNA
ITALY



9

California evaporation emission system

This system consists of (fig. C):

Important

In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

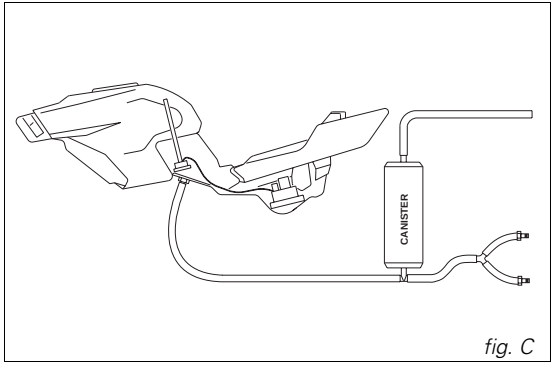


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:
A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and
B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the

United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati. In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.
In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate.
The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:
A. Repair or replacement required as a result of
(1) accident,
(2) misuse,
(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
(5) use in competitive racing or related events.
B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.
C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses,

loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.
B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.
C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights
This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information
Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: ustomerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

Km	Ducati Service Name	Mileage	Date
1,000			
10,000			
20,000			
30,000			
40,000			
50,000			

Manuel d'utilisation et entretien

F

DUCATI MULTISTRADA

1000DS S

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longs trajets. Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc des voyages toujours agréables et plaisants.
Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati. Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.
De plus, nous avons mis sur pied un service d'informations pour les ducatistes et les passionnés, qui se tient à votre disposition pour tous conseils utiles ou toutes suggestions.

Amusez-vous bien !

Remarque
Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

Informations générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite en pleine charge 8
Identification 10

Commandes 11
Emplacement des commandes 11
Tableau de bord 12
Afficheur à cristaux liquides – Fonctions principales 13
Afficheur à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres 15
Rétro-éclairage 24
Intensité lumineuse des témoins 24
Autoextinction des phares 24
Système électronique anti-démarrage 25
Clés 25
Code card 26
Déblocage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz 27
Double des clés 28
Contacteur d'allumage/antivol de direction 29
Comodo gauche 30
Levier d'embrayage 31
Comodo droit 32
Poignée des gaz 32
Levier de frein avant 33
Pédale de frein arrière 34
Pédale de changement de vitesse 34
Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse et de la pédale de frein arrière 35

Principaux éléments et dispositifs 37
Emplacement sur la moto 37
Bouchon du réservoir de carburant 38
Serrure de la selle passager et du porte-casque 39
Serrure du porte-documents. 40
Béquille latérale 41
Éléments de réglage de la fourche avant 42
Éléments de réglage de l'amortisseur arrière 44
Réglage des rétroviseurs 45
Variation de l'assiette de la moto 46

Règles d'utilisation 47
Précautions pendant la période de rodage de la moto 47
Contrôles avant la mise en route 49
Démarrage du moteur 50
Démarrage et marche de la moto 52
Freinage 52
Arrêt de la moto 53
Stationnement 53
Ravitaillement en carburant 54
Accessoires fournis 55

F

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 56
Dépose de l'habillage 56
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 61
Contrôlez l'usure des plaquettes de frein 63
Lubrification des articulations 64
Réglage de la course à vide de la poignée des gaz 65
Charge de la batterie 66
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 67
Graissage de la chaîne de transmission 68
Remplacement des ampoules de phare 69
Remplacement des ampoules des clignotants avant 73
Remplacement des ampoules des clignotants arrière 74
Remplacement des ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu de stop 75
Orientation du projecteur 77
Pneus Tubeless (sans chambre à air) 78
Contrôle du niveau d'huile moteur 80
Nettoyage et remplacement des bougies 81
Nettoyage général 82
Inactivité prolongée 83
Remarques importantes 83

Caractéristiques techniques 84
Dimensions (mm) 84
Poids 84
Ravitaillements 85
Moteur 86
Distribution 86
Performances 87
Bougies d'allumage 87
Alimentation 87
Système d'échappement 87
Transmission 88
Freins 89
Cadre 90
Roues 90
Pneus 90
Suspensions 91
Coloris disponibles 91
Circuit électrique 92

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 97

F

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Garantie

Dans votre intérêt et pour garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motocycles utilisés dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

F

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre moto.
Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :

Attention
Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

*Les termes **droite** et **gauche** se rapportent au sens de marche de la moto.*

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto, vous devez être titulaire d'un permis de conduire « A ».
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus de permis de conduire « A ».
*Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.*
Ne portez jamais de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez jamais le moteur dans un local fermé.
Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
*Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la poignée passager.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez **toujours** les limitations de vitesse et ne roulez **jamais** à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.*
*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie.*
Restez bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
*Éteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant le ravitaillement en essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous immédiatement à l'eau et au savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **jamais** de retirer la clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds pendant longtemps.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne la garez jamais sur un terrain accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Votre moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Important

Il est conseillé de ne pas rouler à plus de 120 km/h lorsque les sacoches latérales sont montées.
Cette vitesse doit encore être réduite si les pneus ou la chaussée sont en mauvais état ou lorsque la visibilité est faible.

F

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total (PTC) de la moto en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :
410 kg.
Le poids des bagages ne doit absolument jamais dépasser 23 kg, ainsi répartis (fig. 1) :
9 kg maxi par sacoche latérale ;
5 kg maxi pour la sacoche de réservoir.

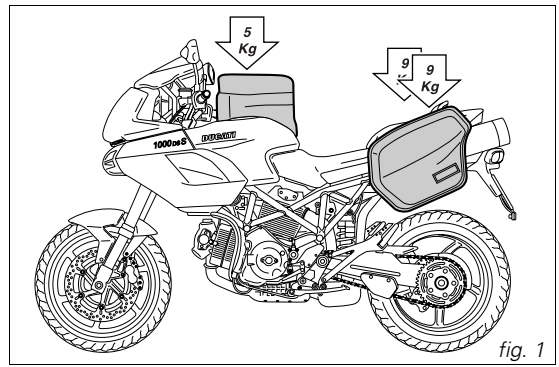


fig. 1

Placez les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez solidement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne fixez pas d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Si vous utilisez les sacoches latérales (en vente auprès du service des pièces détachées Ducati) :
triez les bagages et les accessoires en fonction de leur poids et répartissez-les uniformément dans les sacoches latérales ;
fermez à clé chaque sacoche latérale.
Vérifiez que les pneus sont gonflés à la pression indiquée page 78 et en bon état.

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 2) et un numéro de moteur (fig. 3).

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces numéros identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

F

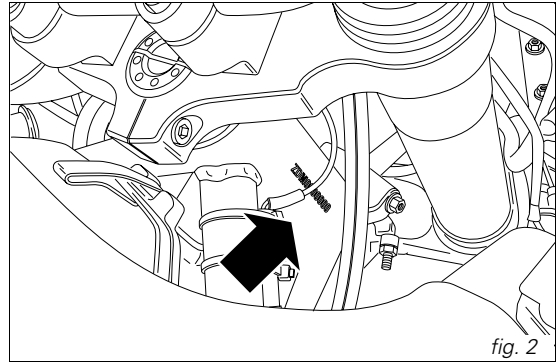


fig. 2

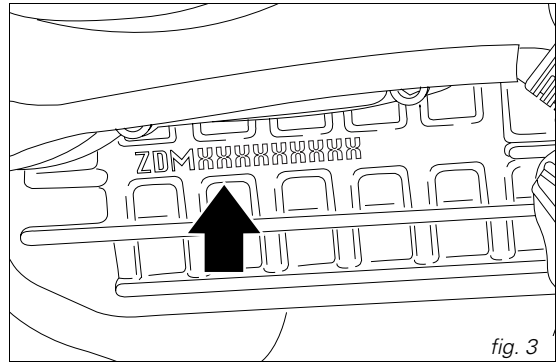


fig. 3

COMMANDES

Attention
Ce chapitre nous renseigne sur la position et la fonction des commandes nécessaires à la conduite de la moto. Lisez attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes *(fig. 4)*

1) *Tableau de bord.*
2) *Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.*
3) *Comodo gauche.*
4) *Comodo droit.*
5) *Poignée des gaz.*
6) *Levier d'embrayage.*
7) *Levier de frein avant.*
8) *Pédale de frein arrière.*
9) *Pédale de changement de vitesse.*

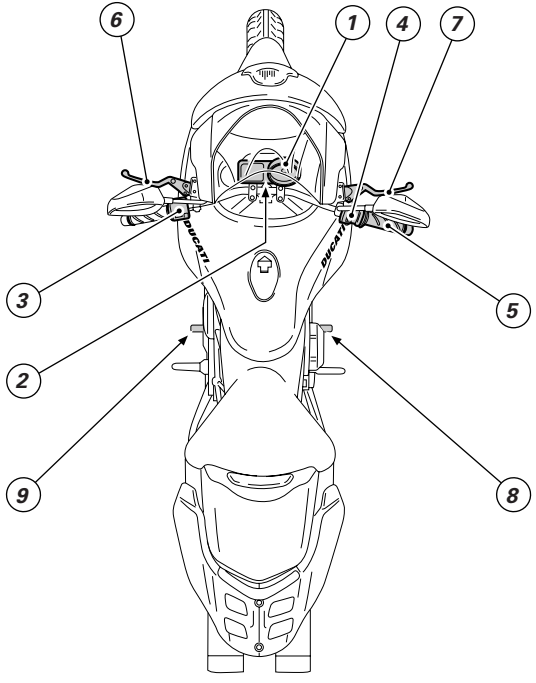


fig. 4

F

Tableau de bord

1) ***Afficheur à cristaux liquides****, (voir page 13).*

2) ***Boutons de commande A et B****.*
Boutons utilisés pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord.

3) ***Témoin du système anti-démarrage électronique EOBD (jaune ambre)****.*
L'indicateur reste allumé si le code de la clé est incorrect ou non reconnu ; il clignote si une défaillance du système anti-démarrage a été réinitialisée avec la procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz (voir page 27).

F

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utilisez en aucun cas ces menus qui sont réservés à un personnel spécialement formé. En cas d'accès accidentel à l'une de ces fonctions, tournez la clé sur ***OFF*** *et contactez un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.*

4) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).

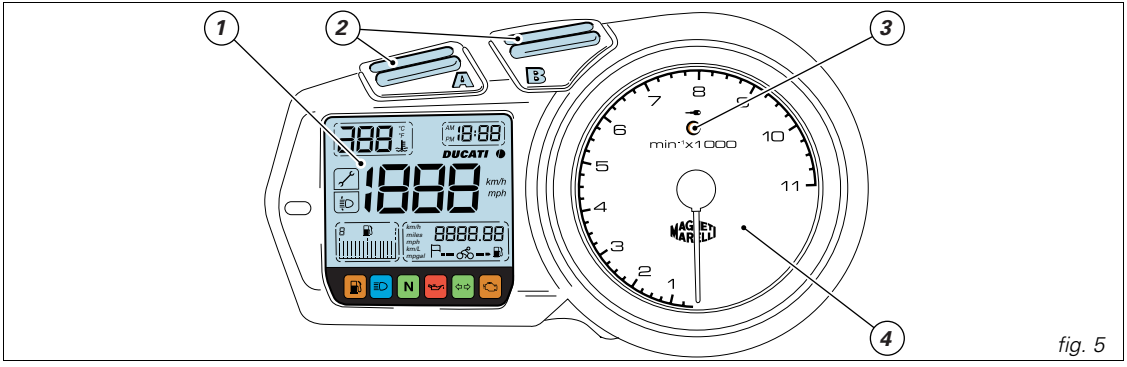


fig. 5

Afficheur à cristaux liquides – Fonctions principales

⚠ *Attention*
N'intervenez sur le tableau de bord que lorsque la moto est arrêtée. N'intervenez en aucun cas sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

*1) **Indicateur de température de l'huile**.*
Il indique la température de l'huile de refroidissement du moteur.

● *Important*
N'utilisez pas votre moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

*2) **Horloge**.*

*3) **Compteur de vitesse**.*
Il indique la vitesse du véhicule.

*4) **Écran auxiliaire**.*
Il affiche en séquence le compteur kilométrique, le compteur partiel, la vitesse moyenne, la consommation instantanée, la consommation moyenne, le carburant consommé, l'autonomie résiduelle et la quantité de carburant résiduelle.

*5) **Témoin EOBD (jaune ambre)**.*
Il s'allume de façon continue pour indiquer une défaillance du système de gestion du moteur et l'arrêt consécutif de celui-ci.

Il est également utilisé comme repère visuel pendant la procédure de déblocage du système anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz.
*En l'absence d'anomalies, le témoin doit s'allumer lorsqu'on met le contact (clé de contact sur **ON**) et doit s'éteindre après quelques secondes (normalement de 1,8 à 2 s).*

6) ***Témoins des clignotants ⇦⇨ (vert)***.
Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant est en fonction.

7) ***Témoin de pression d'huile moteur (rouge)***.
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre quand le régime augmente.*

F

Important
N'utilisez pas la moto si le témoin (7) reste allumé sous peine de graves dommages pour le moteur.

8) ***Témoin de point mort* N *(vert)***.
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

9) ***Témoin du feu de route ≡D (bleu).***
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

10) ***Témoin de réserve de carburant (jaune)***.
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 7 litres de carburant environ dans le réservoir. Vous êtes en réserve carburant.

11) ***Affichage du niveau de carburant***
Cette fonction indique le niveau de carburant dans le réservoir. Le témoin de la réserve (10) s'allume quand la dernière barre reste allumée et clignote.

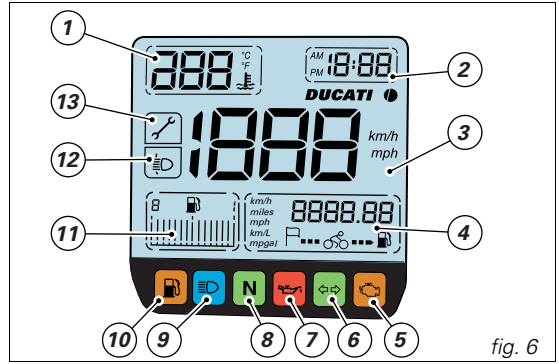


fig. 6

12) ***Indicateur de réglage du phare en hauteur***.
Le témoin s'allume pour signaler l'accès au mode de réglage du phare en hauteur.

13) ***Indicateur d'entretien préventif***.
Ce témoin s'allume pour signaler que la moto a parcouru les kilomètres établis dans le programme d'entretien préventif. Le témoin clignotera pendant 50 km après son allumage. Après quoi, il restera allumé avec un lumière fixe. La réinitialisation du système devra être réalisée dans l'Atelier agréé DUCATI qui effectuera l'entretien.

Afficheur à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

*Lorsqu'on met le contact (clé de la position **OFF** à la position **ON** ou **Key-ON**), le tableau de bord effectue un **diagnostic** complet de l'instrumentation : cadrans, écran et témoins fig. 7.*

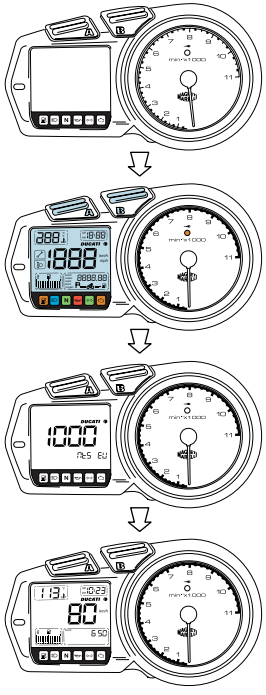


fig. 7

F

Température de l'huile *(fig. 8)*
Cet instrument indique la température de l'huile de refroidissement du moteur.
Quand la température de l'huile est égale ou inférieure à +39 °C (102,2 °F), l'indication « LO » clignote.
Quand la température est comprise entre +40 °C et +170 °C (104°F-338°F), sa valeur est affichée.
Quand la température atteint +171 °C (339,8 °F), l'indication « HI » clignote.

Remarque
L'apparition de tirets « - - - -.- » indique que la sonde est débranchée.

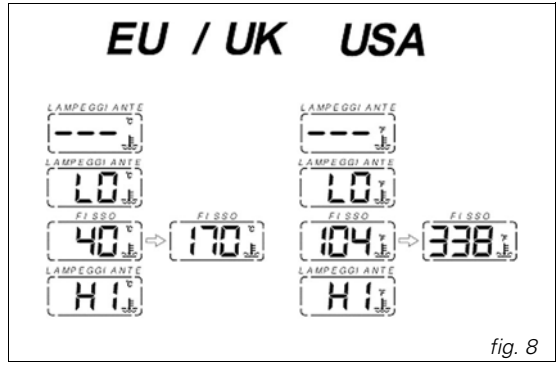


fig. 8

F

Réglage de l'horloge

*Appuyez sur la touche (**A**, fig. 5) pendant 2 secondes ; AM clignote. Si vous appuyez sur la touche (**B**, fig. 5), PM clignote ; en appuyant sur la touche (**B**), vous retournez d'un pas en arrière. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et passer au réglage des heures qui se mettent à clignoter.*

*Utilisez la touche (**B**) pour modifier l'heure. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et passer au réglage des minutes. Utilisez la touche (**B**) pour modifier les minutes. En appuyant pendant plus de 5 secondes sur la touche (**B**), l'indication varie plus rapidement. Appuyez sur la touche (**A**) pour valider votre choix et quitter la fonction du réglage horloge.*

Affichage des fonctions de l'afficheur auxiliaire *(fig. 9)*

*En appuyant sur la touche (**B**, fig. 5) lorsque la clé est sur **ON**, vous pouvez faire défiler les fonctions suivantes :*

- *Compteur totaliseur*
- *Compteur partiel (TRIP)*
- *Vitesse moyenne*
- *Consommation instantanée*
- *Consommation moyenne*
- *Essence consommée*
- *Autonomie résiduelle*
- *Niveau de carburant*

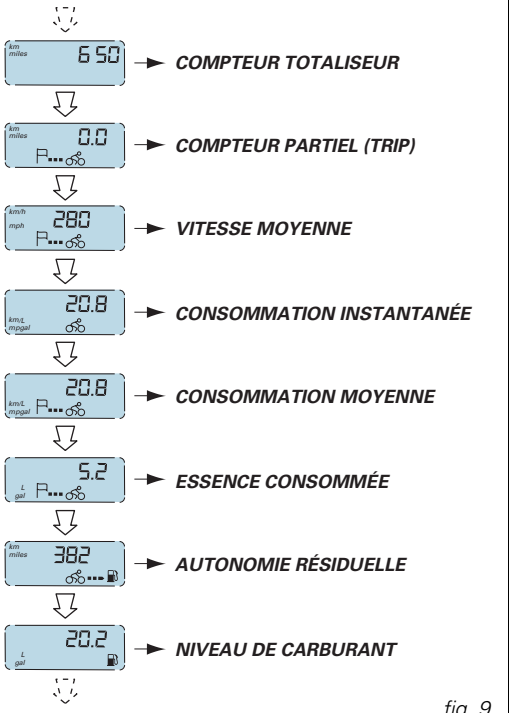


fig. 9

F

Compteur totaliseur *(fig. 10)*
Il indique la distance totale parcourue par la moto.

Compteur partiel (TRIP) *(fig. 10)*
Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. Pour remettre ce compteur à zéro, accéder à la fonction et appuyer sur la touche ***A****, fig. 5) pendant au moins 2 secondes. Après 9999,9 km (ou miles), le compteur partiel retourne automatiquement à zéro.*
La remise à zéro du compteur partiel remet également à zéro la vitesse moyenne, la consommation moyenne et l'essence consommée.

F

Vitesse moyenne *(fig. 10)*
Indique la vitesse moyenne du véhicule.
Le calcul de la vitesse moyenne commence à la remise à zéro du compteur partiel (TRIP).
Quand la moto atteint 280 Km/h (174 mph), des tirets « - - - » sont affichés à la place de la vitesse.

Consommation instantanée *(fig. 10)*
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche la consommation instantanée de carburant. Si la moto est à l'arrêt moteur allumé, l'écran affiche des tirets fixes « - -.- ». À moteur éteint et véhicule à l'arrêt, l'écran affiche « 0.0 ».

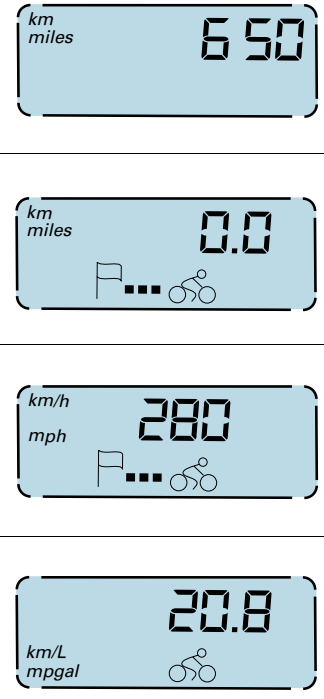


fig. 10

Consommation moyenne *(fig. 11)*
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche la consommation moyenne de carburant. À la remise à zéro du compteur partiel (TRIP°, l'écran affiche des tirets « - -.- » et commencera à afficher la consommation moyenne après 2 km de parcours. Quand le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé, l'écran affiche la dernière valeur mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour.

Consommation d'essence *(fig. 11)*
Cette fonction indique la consommation d'essence pendant le trajet. Le calcul de la consommation commence à chaque remise à zéro du compteur partiel (TRIP). Quand l'essence consommée atteint 9999,9 litres, des tirets « - - - » s'affichent à l'écran.

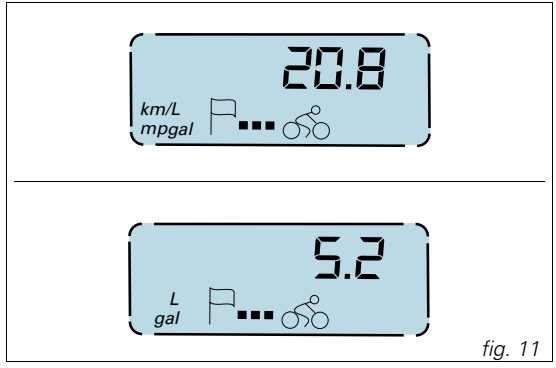


fig. 11

F

Autonomie résiduelle *(fig. 12)*
Cette fonction indique la distance pouvant être parcourue avec l'essence restante. Quand le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé, l'écran affiche la dernière donnée mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour. Si le système se trouve dans cette fonction quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, il affiche les tirets « – – . – » pendant tout le temps où le témoin reste allumé.

Remarque
La donnée est mise à jour toutes les 10 secondes.

F

Indication numérique du niveau de carburant *(fig. 12)*
Cette fonction indique la quantité de carburant encore présente à l'intérieur du réservoir. Quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'écran affiche les tirets « – – . – » et le symbole de la pompe à essence clignote.
Allumage du témoin de la réserve :
Il reste encore 7 litres de carburant dans le réservoir. Quand le témoin de la réserve s'allume, l'écran affiche les tirets « - - - » et le chiffre de la pompe à essence se met à clignoter.
Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche l'autonomie résiduelle. Si le véhicule est à l'arrêt, moteur allumé ou éteint, l'écran affiche le dernier paramètre mémorisé jusqu'à sa prochaine mise à jour.

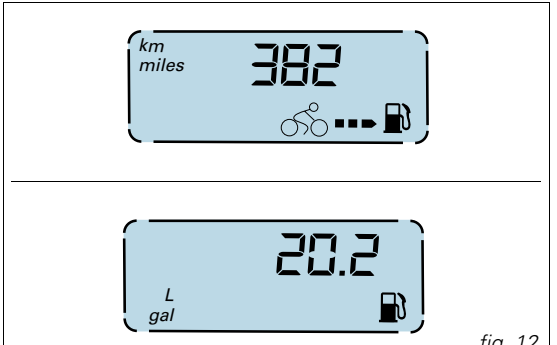


fig. 12

Remarque
Cette moto est équipée d'un réservoir particulièrement long ; l'indication du niveau de carburant peut donc être légèrement altérée en cas de conduite prolongée sur une route en descente.

Réglage du phare en hauteur *(fig. 13)*
*Cette fonction permet de régler la hauteur du phare. Pour accéder à cette fonction, maintenez la touche (**B**, fig. 5) enfoncée et tournez la clé de contact sur la position **ON**; l'écran affichera une valeur (fig. 13a) indiquant la position du phare et le témoin sur l'écran (12, fig. 6) s'allumera.*
L'excursion verticale du phare va de 3 à -3 pour un total de 7 positions (3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

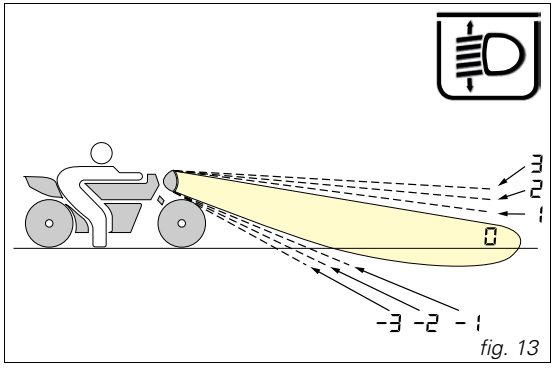


fig. 13

F

*Appuyer sur la touche (**A**, fig. 5 pour déplacer le phare vers le bas ou sur la touche (**B**, fig. 5) pour le déplacer vers le haut.*
De plus, les « tirets fixes » affichés sur la gauche du numéro indiquent si la position du phare est au-dessus ou au-dessous du « 0 » (les tirets clignotent pendant le réglage pour signaler que le phare se déplace vers le haut ou vers le bas).
Pour quitter la fonction, il faut couper le contact (clé sur OFF).
La nouvelle position du phare est mémorisée à la sortie de cette fonction.

F

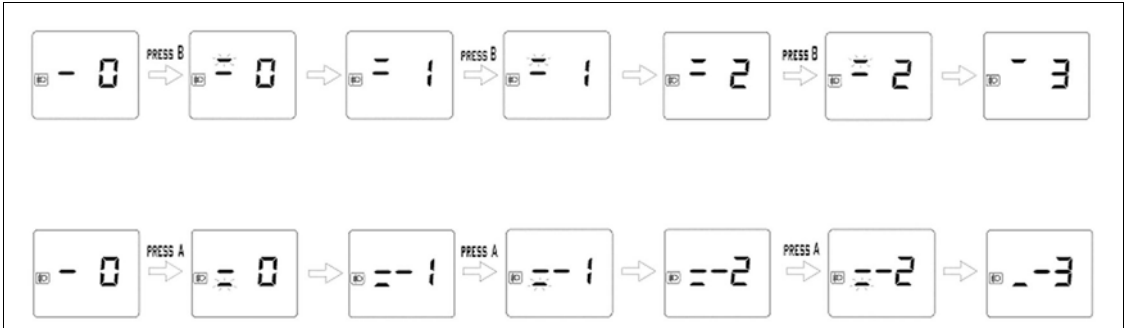


fig. 13a

Sélections sépciales : modèle de moto et unité de mesure *(fig. 14)*
*Le boîtier électronique signale automatiquement au tableau de bord le modèle de moto et l'unité de mesure à afficher ; pour modifier ces paramètres, appuyez simultanément sur les touches (**A**, fig. 5) et (**B**, fig. 5) et mettez le contact en tournant la clé de la position **OFF** à la position **ON**. Le modèle et la version de la moto clignotent à l'écran. Appuyez sur le bouton (**B**) pour faire défiler tous les choix possibles. Pour mémoriser votre choix, appuyez sur la touche (**A**) pendant au moins 5 secondes, jusqu'à l'affichage de l'indication OFF, puis coupez le contact en ramenant la clé sur la position **OFF**.*

Remarque
Il est impossible de démarrer la moto lorsque cette fonction est activée.

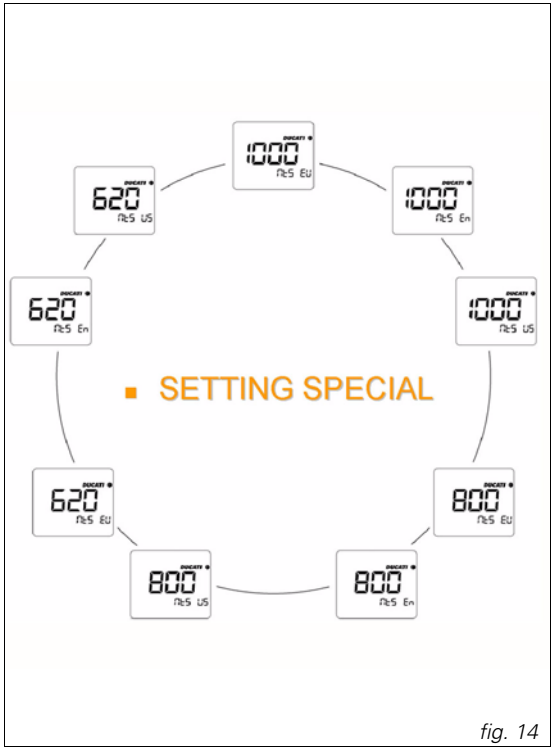


fig. 14

Rétro-éclairage

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. Dans ce cas, des capteurs détectant l'intensité lumineuse et la température ambiante, activent ou désactivent automatiquement le rétro-éclairage du tableau de bord.

Intensité lumineuse des témoins

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. L'intensité lumineuse des témoins est réglée automatiquement par le tableau de bord en fonction de quantité de lumière extérieure.

Autoextinction des phares

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant.

Le dispositif entre en fonction dans deux cas :

- *1er cas : si vous mettez le contact sans démarrer le moteur. Après 60 secondes, le projecteur s'éteint et se rallumera la prochaine fois que vous mettrez le contact.*
- *2ème cas : si vous éteignez le moteur à l'aide de l'interrupteur ARRÊT MOTEUR (2, fig. 21) après avoir roulé normalement feux allumés. 60 secondes après l'arrêt du moteur, le phare s'éteindra et se rallumera lors du redémarrage du moteur.*

Remarque

Même dans la phase de démarrage, le système éteint les phares et ne les rallume qu'au démarrage du moteur ou, en tout cas, après le relâchement du bouton (3, fig. 21).

Système électronique anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, votre moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (immobilizer), qui s'enclenche automatiquement à l'extinction du tableau de bord.
Chaque clé contient un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.
Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé en n'autorise le démarrage du moteur qu'à cette condition.

Clés *(fig. 15)*
La moto neuve est remise avec :
- *1 clé ROUGE (A)*
- *2 clés NOIRES (B)*

Attention
La clé rouge est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en parfait état et éviter le contact avec d'autres clés. Ne retirez cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés noires sont les clés d'usage courant et servent pour :
- *le démarrage ;*
- *ouvrir le bouchon du réservoir ;*
- *ouvrir le porte-documents.*
- *déverrouiller la serrure de la selle passager.*

La clé rouge remplit les mêmes fonctions que les clés noires, mais elle permet également d'effacer et de programmer d'autres clés noires (si nécessaire).

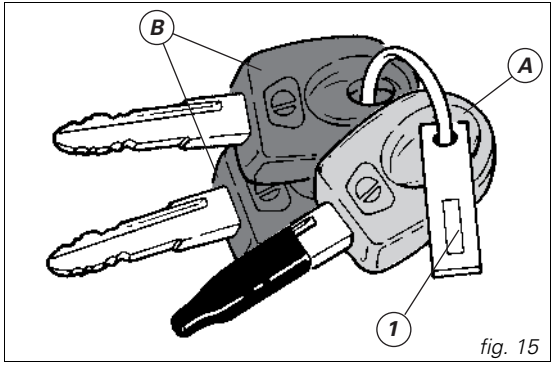


fig. 15

Attention
Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Remarque
Les trois clés sont remises avec une plaque (1) portant leur code d'identification.

Attention
Séparer les clés et conserver en lieu sûr la plaque (1) et la clé rouge.
Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour utiliser la moto.

F

Code card

Avec les clés, le propriétaire de la moto reçoit une CODE CARD (fig. 16) sur laquelle est inscrit le code électronique (A, fig. 17) à utiliser pour les démarrages d'urgence si le moteur est bloqué et ne s'allume pas quand vous mettez le ***contact****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique reporté sur la CODE CARD, au cas où il devrait effectuer un démarrage d'urgence en utilisant la poignée des gaz (voir page 27).

En cas de problèmes avec le système anti-démarrage, cette procédure permet à l'utilisateur de désactiver le « blocage du moteur », signalée par le témoin ambre EOBD (5, fig. 6).

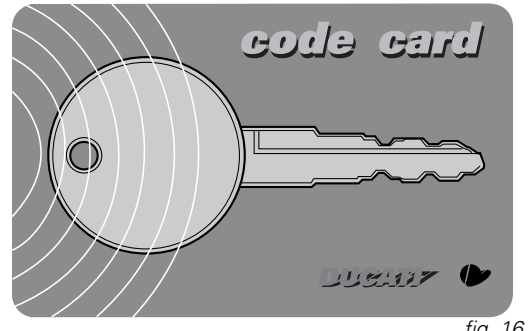


fig. 16

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravío consulte el manual de uso y mantenimiento.

fig. 17

Déblocage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz

1) *Mettez le contact (en tournant la clé sur **ON**), puis ouvrez complètement la poignée des gaz et maintenez-la dans cette position.*
   *Le témoin **EOBD** (5, fig. 6) s'éteint après 8 secondes.*
2) *Lorsque le témoin **EOBD** s'éteint, relâchez la poignée.*
3) *Le témoin **EOBD** se rallumera en clignotant. Entrez le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.*
4) *Comptez un nombre de clignotements du témoin **EOBD** égal au premier chiffre du code secret. Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis relâchez-la. Le chiffre entré est ainsi reconnu et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps fixé de 4 secondes. Répétez l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.*
   *Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin **EOBD** clignotera 20 fois, puis restera allumé ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).*
5) *Si le code a été entré correctement, deux cas peuvent se présenter au relâchement de la poignée des gaz :*
   *A) le témoin **EOBD** clignote pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes ou si le régime moteur dépasse le seuil de 1000 $^{tr/min}$.*
   *B) le témoin **IMMO** (3, fig. 5) clignote jusqu'à ce que le régime du moteur dépasse 1000 min^{-1} ou jusqu'au redémarrage du moteur.*
6) *Si le code N'A PAS été entré correctement, les témoins **EOBD** et **IMMO** restent allumés ; il est possible de répéter les opérations à partir du point 2 pour un nombre illimité de fois.*

Remarque

*Au cas où la poignée serait relâchée avant le temps établi, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé sur la position **OFF** puis répéter la séquence à partir du point 1.*

F

Fonctionnement

*Chaque fois que vous tournez la clé de contact de la position **ON** à la position **OFF**, le système antivol enclenche le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position **OFF** à la position **ON**:*

1) *si le code est reconnu, le témoin IMMO (3, fig. 5) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton de démarrage du moteur (2, fig. 21), le moteur se met en marche ;*
2) *si le code n'a pas été reconnu, le témoin IMMO reste allumé. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé en position **OFF**, puis de la remettre en position **ON**; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.*
3) *Si le témoin IMMO clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage (immobilizer) a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple).*

Important

Utilisez toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

Pour obtenir un double des clés, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI, en apportant toutes vos clés ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation des nouvelles clés (jusqu'à un maximum de 8 clés) et de celles déjà en votre possession.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de prouver qu'il est bien le propriétaire de la moto.
Les codes des clés non présentées pour la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.

Remarque

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

F

Contacteur d'allumage/antivol de direction *(fig. 18)*
Ce contacteur à quatre positions se trouve devant le té supérieur :

A) ***ON****: éclairage et moteur en circuit.*
B) ***OFF****: éclairage et moteur hors circuit.*
C) ***LOCK****: direction bloquée ;*
D) ***P****: feu de position allumé et direction bloquée.*

Remarque
Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée dans les positions (B), (C) et (D).

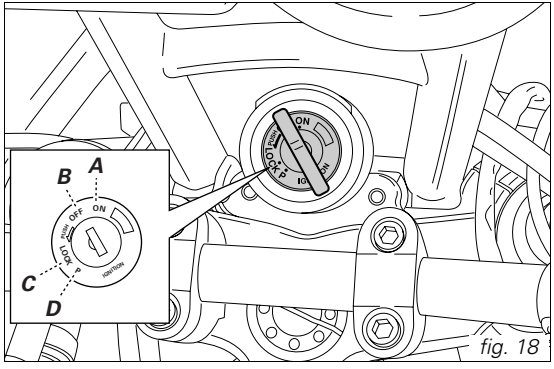


fig. 18

F

Comodo gauche *(fig. 19)*

1) *Commutateur à deux positions de sélection des feux :*
   - position = feu de croisement allumé ;
   - position = feu de route allumé.

2) *Bouton = clignotant à trois positions:*
   - position centrale = éteint ;
   - position = virage à gauche ;
   - position = virage à droite.
   Pour désactiver le clignotant, appuyez sur le levier de commande après avoir redressé le guidon en position centrale.

3) *Bouton = avertisseur sonore.*

4) *Bouton = appel de phare.*

5) *Bouton = warnings*
   Allume simultanément tous les clignotants.
   Pour éteindre les clignotants, appuyez de nouveau sur ce bouton.

Remarque

Quand les dispositifs (1), (2), (4) et (5) sont actionnés, les voyants correspondants sur le tableau de bord sont allumés (voir page 14).

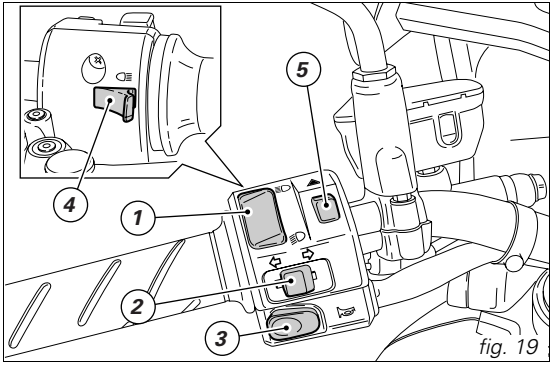


fig. 19

F

Levier d'embrayage *(fig. 20)*
Le levier (1) de débrayage est équipé d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon. Pour régler cette distance, tirez le levier (1) à fond et tournez la molette (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions prévues.
Sachez que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.
L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

Attention
Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer moto arrêtée.

Important
Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

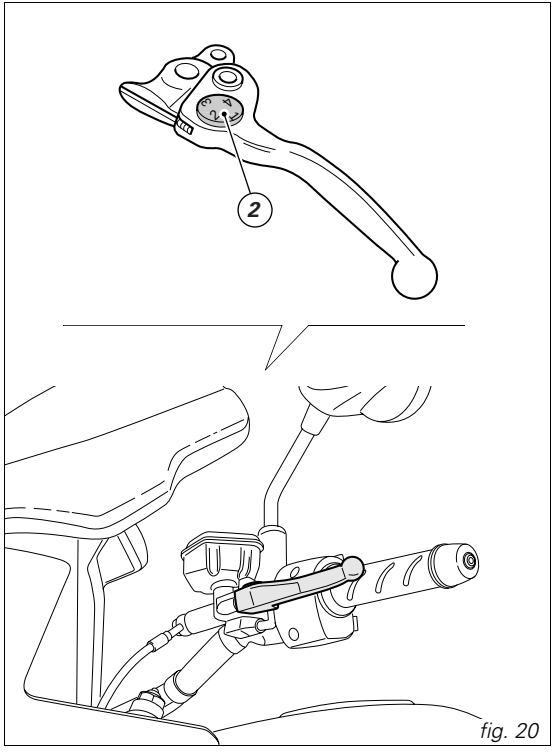


fig. 20

F

Comodo droit *(fig. 21)*

*1) Interrupteur d'**ARRÊT MOTEUR,** à deux positions:*
*- position ○ (**RUN**) = marche ;*
*- position ⊠ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramenez l'interrupteur sur la position ○ pour pouvoir remettre la moto en marche.

2) Bouton ⏻ = démarrage du moteur.

Poignée des gaz *(fig. 21)*
La poignée des gaz (3), du côté droit du guidon, commande l'ouverture du papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

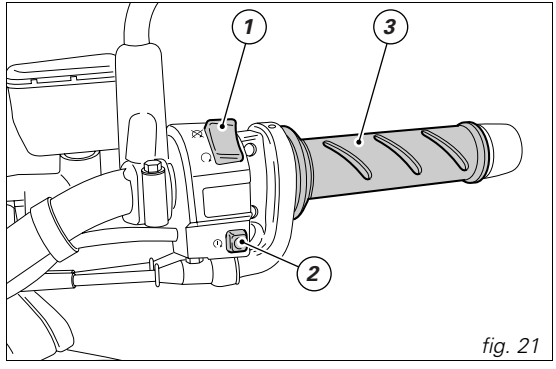


fig. 21

Levier de frein avant *(fig. 22)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (1) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique. Le levier de commande est doté d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon.
Pour régler cette distance, tirez le levier (1) à fond et tournez la molette (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions prévues.
Sachez que :
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

Attention
Le réglage du levier de frein doit être effectué moto arrêtée.

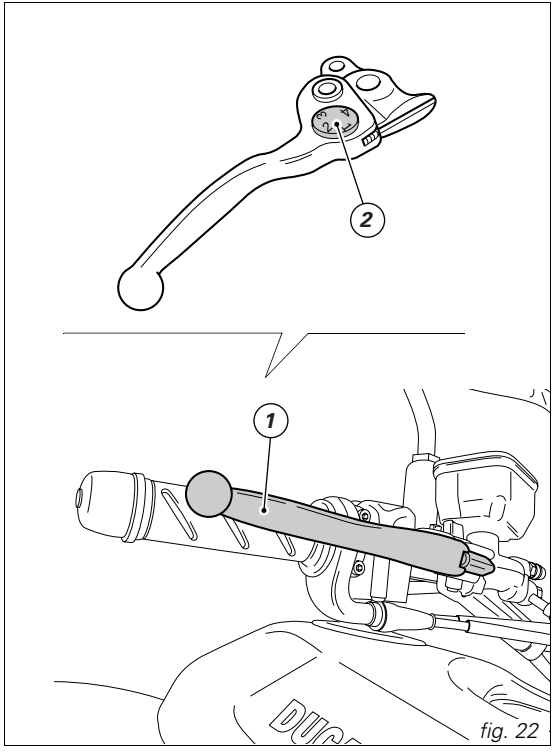


fig. 22

F

Pédale de frein arrière *(fig. 23)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied la pédale (1).
La commande étant hydraulique, l'effort nécessaire est minime.

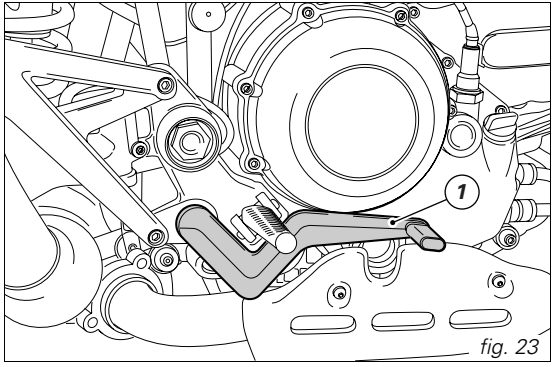


fig. 23

F

Pédale de changement de vitesse *(fig. 24)*
La pédale de changement de vitesse a une position neutre centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (8, fig. 6) sur le tableau de bord.
La pédale peut être déplacée :
vers le bas = poussez la pédale vers le bas pour engager la 1ère et rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;
vers le haut = levez la pédale pour passer la 2ème, puis la 3ème, la 4ème, la 5ème et la 6ème.
Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

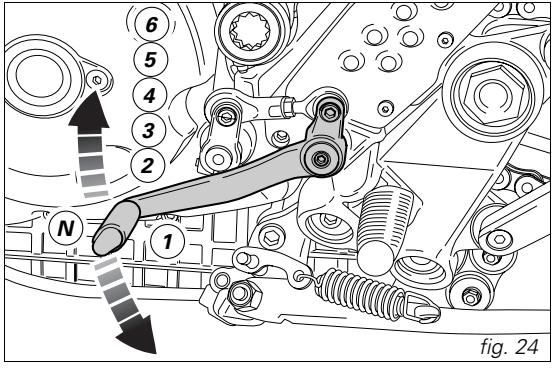


fig. 24

Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport au repose-pied. Pour modifier la position de la pédale, procédez comme suit :

Pédale de changement de vitesse *(fig. 25)*

Bloquez la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) et desserrez le contre-écrou (3).

Dévissez la vis (4) afin de pouvoir libérer la tringle (1) du levier de changement de vitesse.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) jusqu'à ce que la pédale de changement de vitesse soit dans la position voulue.

Fixez le levier de changement de vitesse à la tringle (1) à l'aide de la vis (4).

Serrez le contre-écrou (3) contre la tringle (1).

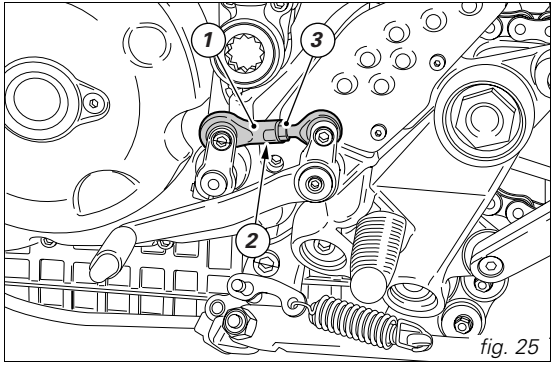


fig. 25

F

Pédale de frein arrière *(fig. 25a)*
Desserrez le contre-écrou (5).
Tournez la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrez le contre-écrou (5).
En appuyant d'une main sur la pédale, vérifiez la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.
Si ce n'est pas le cas, réglez la longueur de la tige de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :
Desserrez le contre-écrou (7) sur la tringle du maître-cylindre.
Vissez la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le diminuer.
Serrez le contre-écrou (7) et vérifiez de nouveau le jeu.

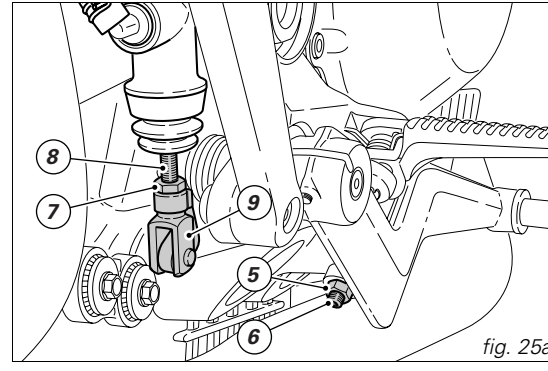


fig. 25a

F

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

Emplacement sur la moto *(fig. 26)*

1) Bouchon du réservoir de carburant.
2) Serrure de la selle passager et du porte-casque.
3) Serrure du porte-documents.
4) Béquille latérale.
5) Éléments de réglage de la fourche avant.
6) Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.
7) Rétroviseurs.
8) Silencieux et tuyaux d'échappement.
9) Catalyseur (par pour la version USA).

Attention
Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de matières inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

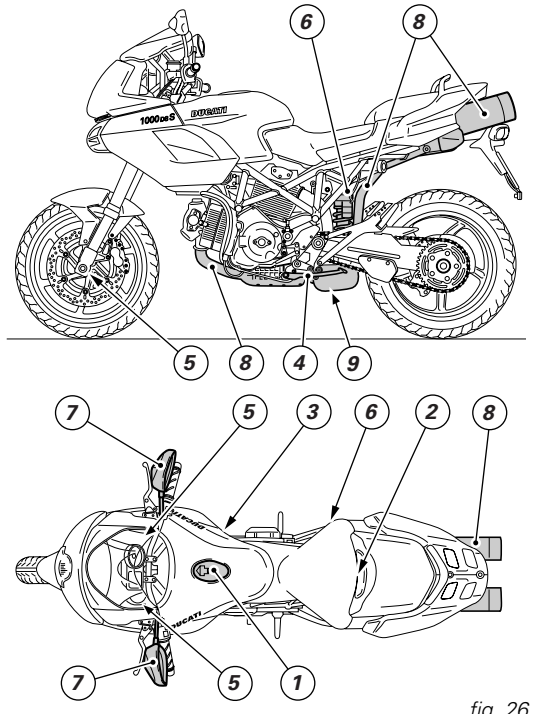


fig. 26

F

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 27)*

Ouverture

Levez le cache (1) et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Tirez le bouchon (2, fig. 27a).

Fermeture

Refermez le bouchon (2) avec la clé insérée et poussez-le pour l'emboîter dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la. Refermez le cache (1) de la serrure.

F

Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.

Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 54) vérifiez toujours que le bouchon est bien en place et fermé.

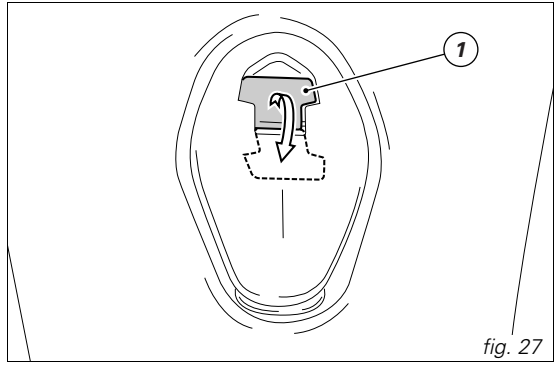


fig. 27

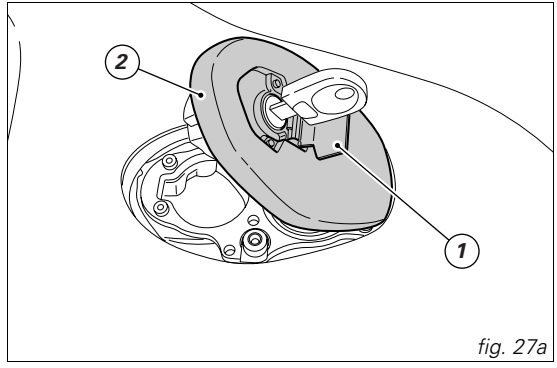


fig. 27a

Serrure de la selle passager et du porte-casque

Ouverture *(fig. 28)*
Insérez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic du crochet de la selle.
Dégagez la selle (2) de ses supports avant en la tirant en arrière.

Fermeture
Poser la selle sur les crochets du réservoir et tirez-la vers l'arrière jusqu'à entendre le déclic.
Exercez une pression sur l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrouillage de la serrure.
Vérifier que la selle est solidement accrochée en la tirant modérément vers le haut.

Sous la selle passager se trouve le crochet pour la lanière de fixation du casque. Faites passer la lanière (A) dans le casque et introduisez ses extrémités dans le crochet. Laissez pendre le casque du côté gauche de la moto (fig. 29) et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne laissez pas le casque accroché lorsque vous roulez ; il pourrait gêner vos mouvements pendant la conduite et occasionner la perte du contrôle de votre moto. La lanière doit pendre du côté gauche. La lanière empêchera la fermeture de la selle dans toute autre position.

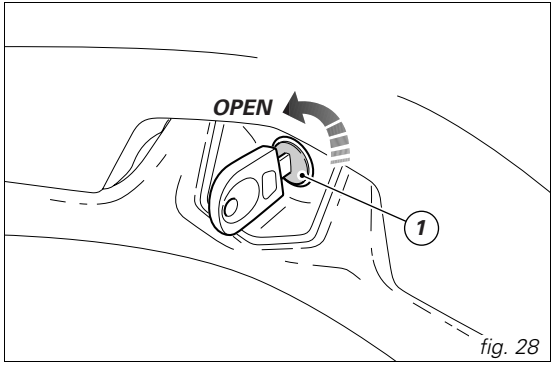


fig. 28

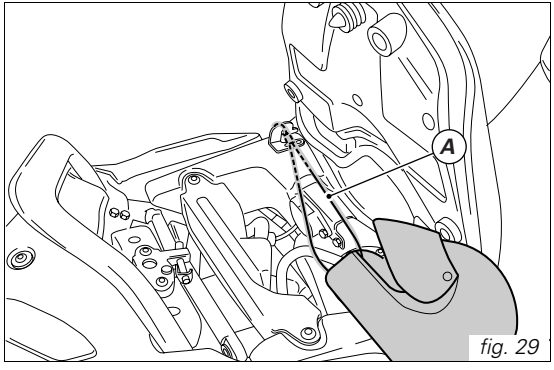


fig. 29

F

Serrure du porte-documents.

Pour ouvrir le porte-documents, introduisez la clé dans la serrure (1) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic de déverrouillage (fig. 30). Ouvrez le volet (fig. 30a) pour accéder à l'intérieur du porte-documents où se trouvent le manuel d'utilisation et d'entretien ainsi que la trousse à outils (voir page 55).

Important

Éviter de ranger des objets lourds ou métalliques dans le porte-documents, car ils pourraient se déplacer pendant la marche et déséquilibrer la moto.

Pour refermer le porte-documents, il suffit de pousser le volet jusqu'à entendre le déclic du verrouillage. Ensuite, retirez la clé.

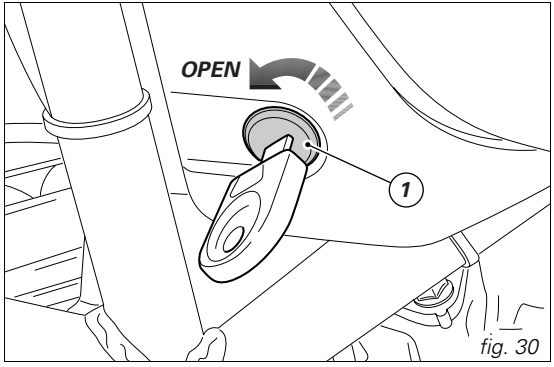


fig. 30

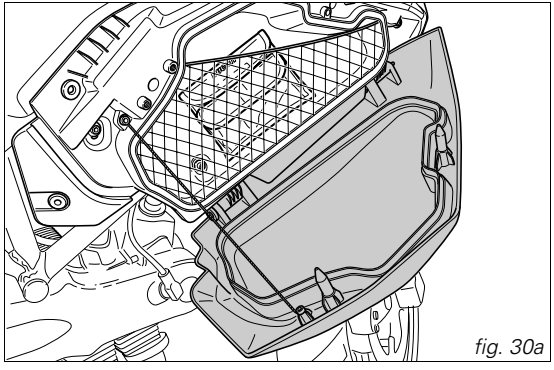


fig. 30a

Béquille latérale *(fig. 31)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane. Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent occasionner la chute de moto garée et donc l'endommager sérieusement.
En pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour mettre la moto sur la béquille latérale, tenez le guidon des deux mains et appuyez sur la béquille (1) avec le pied en l'accompagnant jusqu'à sa position d'extension maximale. Inclinez la moto à gauche jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol

Attention
Ne restez pas assis sur la moto soutenue sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), inclinez la moto à droite et levez en même temps la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Il est conseillé de contrôler périodiquement l'efficacité du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2), qui communique la position de la béquille au boîtier électronique du moteur. Ce circuit est protégé par un fusible de 3A situé à côté de la batterie (voir page 93).

Remarque
Il est possible de mettre le moteur en marche quand la moto est sur la béquille si le sélecteur est au point mort.

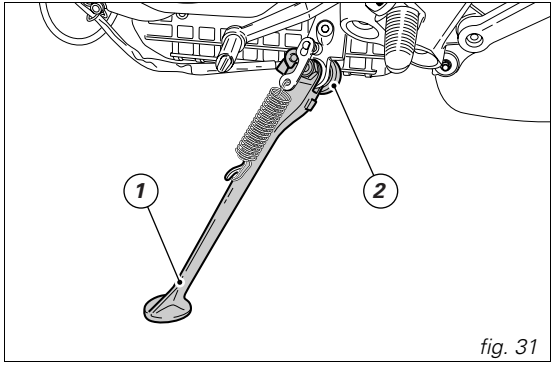


fig. 31

Éléments de réglage de la fourche avant

La fourche est réglable en précharge, compression et détente.

Des vis de réglage extérieures permettent de :

1) modifier le frein hydraulique en extension fig. 32 ;
2) modifier la précontrainte des ressorts intérieurs fig. 32 ;
3) modifier le frein hydraulique en compression (fig. 33).

Placez la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.
À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le mouvement de détente du frein hydraulique.
À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, tournez la vis de réglage (3), placée à l'arrière des supports de roue, pour intervenir sur le mouvement de compression du frein hydraulique.
Les déclics pendant la rotation de la vis de réglage (1) correspondent à une position d'amortissement. Pour la vis de réglage (3), la variation de l'amortissement est continue (à vis). En serrant complètement la vis jusqu'en butée, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 ».

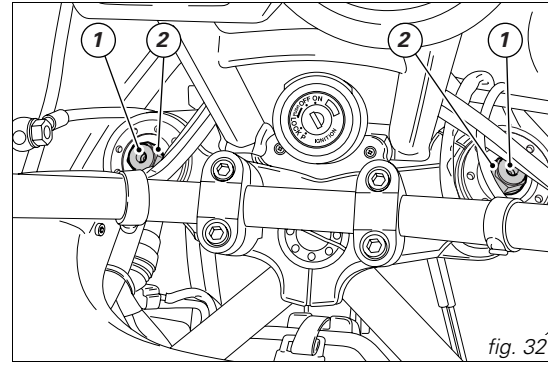


fig. 32

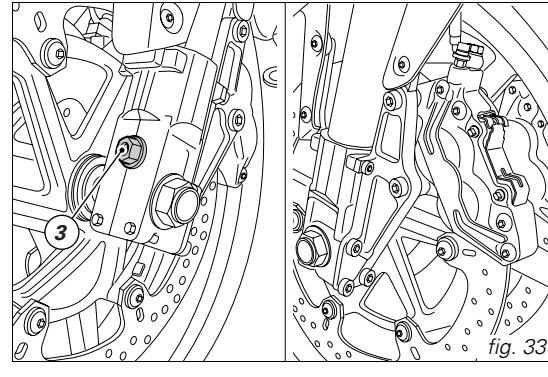


fig. 33

Les réglages D'USINE sont les suivants :
compression : 9 crans ;
détente : 12 crans.
Précontrainte du ressort : 10 mm
Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tige, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

Important
Régler les vis de réglage des deux tubes à la même valeur.

Éléments de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 34)

L'amortisseur arrière est doté d'éléments de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1), situé du côté droit de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression.

En tournant les éléments de réglages (1) et (2) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la dureté ; inversement on la réduit.

Réglage STANDARD à partir de la position complètement fermée (dans le sens des aiguilles d'une montre)

- *dévissez l'élément de réglage (1) de 12 crans.*
- *dévissez l'élément de réglage (2) de 10 crans.*

Précontrainte du ressort : 22 mm

Les deux bagues crénelées (3), en haut de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.

*Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. **En serrant** ou **desserrant** la bague crénelée inférieure, **on augmente** ou **on réduit** la précontrainte.*

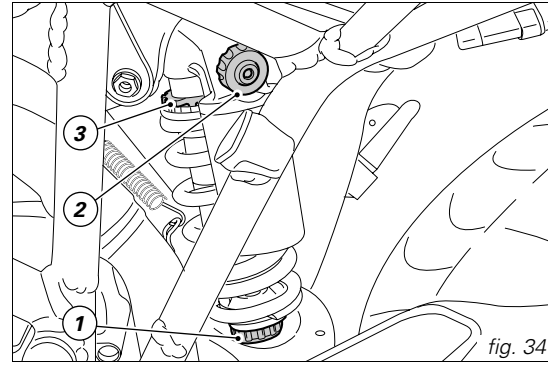


fig. 34

F

Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

Réglage des rétroviseurs

Pour régler les rétroviseurs, il suffit de les pousser par leur extrémité dans le sens souhaité (fig. 35).
Pour bloquer les rétroviseurs en position, serrez la vis situées au-dessous de leur support (fig. 35a).

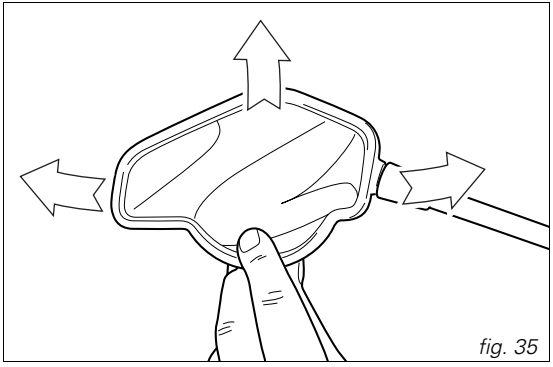


fig. 35

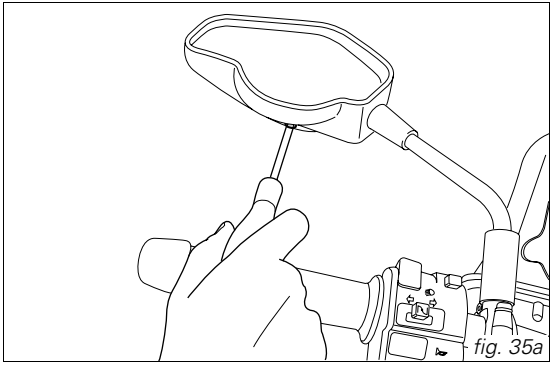


fig. 35a

F

Variation de l'assiette de la moto

L'assiette de la moto est déterminée après une série d'essais réalisés par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.
La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.
Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 36) de référence avant de modifier l'assiette d'usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son style de conduite, en variant la position de travail de l'amortisseur (fig. 36a).
Augmentez ou diminuez l'entraxe du tirant (2) en desserrant les écrous (3) des rotules (1) et en intervenant sur la prise de clé (A).
Serrez les écrous (3) au couple de 25 Nm après le réglage.

Remarque
Faites attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

Attention
La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 255 mm.

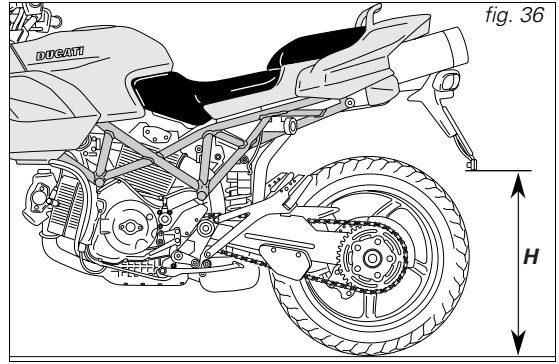


fig. 36

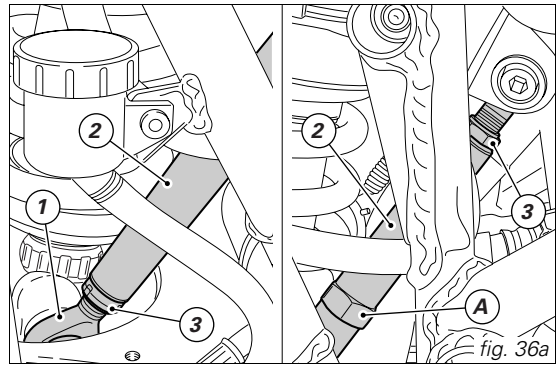


fig. 36a

RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum *(fig. 37)*
Régime du moteur pendant et après la période de rodage :
1) Jusqu'à 1000 km ;
2) De 1000 à 2500 km.

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers kilomètres, il ne faut absolument pas dépasser :
5500÷6000 min^{-1}
Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie. Dans ce but, les trajets sur routes sinueuses et, si possible, avec montées et descentes, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.
Pendant les 100 premiers kilomètres, utilisez les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.
Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :
7000 min^{-1}.

Important

Pendant la période de rodage, respectez scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

F

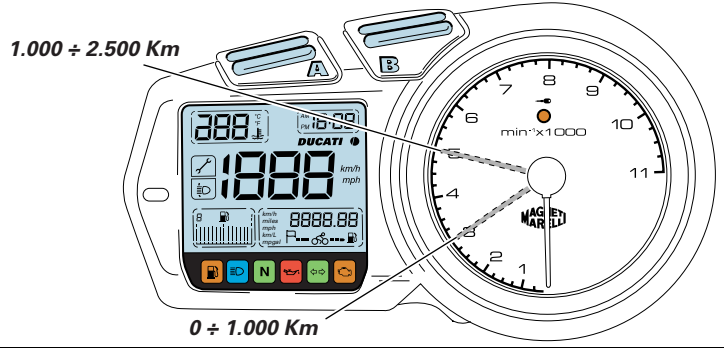


fig. 37

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôlez :
Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, procédez au ravitaillement (page 54).
Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter à travers le hublot (regard transparent). S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 80).
Liquide de freins et embrayage
Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 61).
Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 78).
Fonctionnement des commandes
Actionnez les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.
Feux et indicateurs
Contrôlez l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, remplacez-les (page 69).
Serrures à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir (page 38) et de la selle passager (page 39).
Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 41).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

F

Démarrage du moteur

Attention

Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous serez appelé à utiliser pendant la conduite (page 10).

1) *Tournez le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 38). Vérifiez que le témoin vert **N** (8, fig. 6) et le témoin rouge (7, fig. 6) sur le tableau de bord sont allumés.*

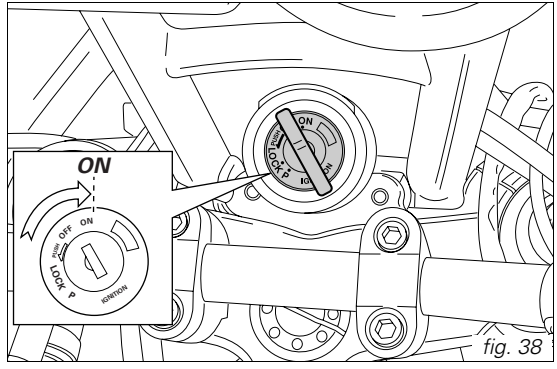


fig. 38

F

Important

Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 14).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille latérale doit être repliée).

2) *Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 39) est en position ∩ (**RUN**), puis appuyez sur le bouton de démarrage (2).*

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur.
Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique.
En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (2).
Laissez démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

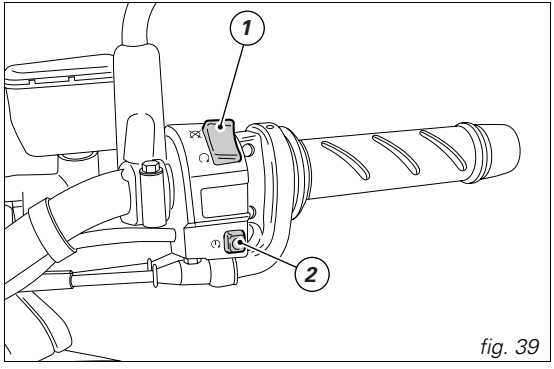


fig. 39

F

Remarque
Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

Important
Ne faites pas tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendez que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

Démarrage et marche de la moto

1) *Débrayez à l'aide du levier de commande.*
2) *De la pointe du pied, appuyez énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.*
3) *Accélérez en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.*
4) *Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.*
5) *Pour engager le rapport supérieur, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez le levier d'embrayage.*
   La rétrogradation se fait comme suit : relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage.
   L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrogradez dès que la moto a tendance à ralentir ; vous éviterez de solliciter le moteur et la partie cycle de manière anormale.

Important

Évitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Diminuez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur, puis freinez en actionnant les deux freins en même temps. Avant que la moto s'arrête, débrayez pour éviter que le moteur cale brusquement.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. N'actionnez pas le frein trop brusquement et énergiquement ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utilisez les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. N'utilisez les freins que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à l'engagement de la 1ère puis mettez le sélecteur au point mort. Freinez et arrêtez la moto. Arrêtez le moteur en déplaçant la clé de contact sur la position ***OFF*** *(page 29).*

Stationnement

Garez la moto sur sa béquille latérale (voir page 41). Braquez tout à gauche et tournez la clé de contact sur la position ***LOCK*** *pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un local quelconque, veillez à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.
Si besoin est, vous pouvez laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé sur la position P.

Important

La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position ***P*** *pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.*

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de substances inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et de systèmes de verrouillage pour empêcher la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

F

Ravitaillement en carburant *(fig. 40)*
Ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant ne doit pas dépasser l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention
Utilisez du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 85).
Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

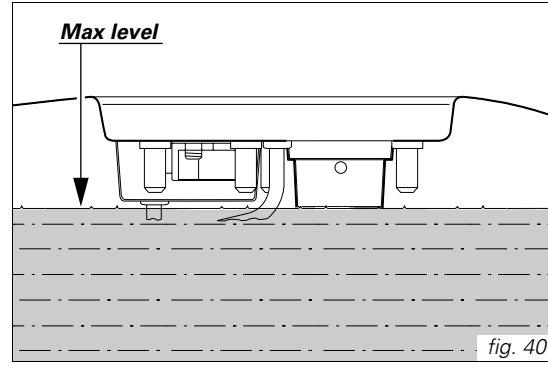


fig. 40

F

Accessoires fournis *(fig. 41)*
Le logement dans le demi-carénage droit, accessible après avoir ouvert le volet extérieur (voir page 40) contient :
le manuel d'utilisation et d'entretien ;
une lanière pour accrocher le casque ;
un kit outils comprenant (fig. 42) :
- *clé à bougies ;*
- *broche pour clé à bougie ;*
- *tournevis double.*

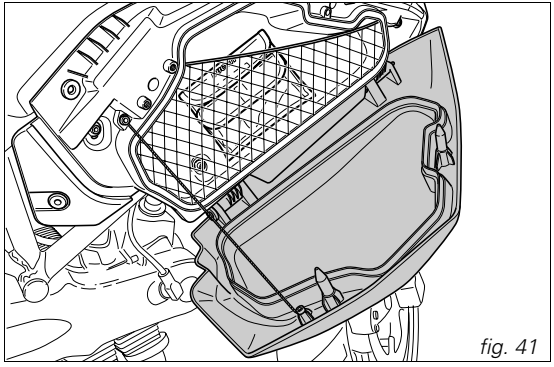


fig. 41

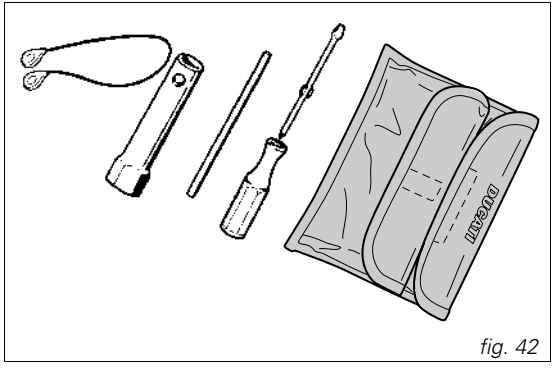


fig. 42

F

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage de la moto.

Attention

Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.

Important

Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, remettez toujours en place les rondelles en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Bulle mobile

Dévissez les quatre vis (1) de fixation de la bulle mobile aux supports dotés de joint (2).
Déposez la bulle mobile avec le pare-brise (fig. 43).
Pour remplacer le pare-brise, utilisez la clé Torx spéciale et dévissez les vis (3) avec rondelle en nylon (4), en maintenant les écrous (5) de l'intérieur de la bulle (fig. 43a) pour éviter qu'ils ne tournent.

Lors du montage du nouveau pare-brise, bloquez les vis (2) en commençant par celle du centre.
Vérifiez que les joints (2) sont montés sur les supports puis posez la bulle mobile et fixez-la des deux côtés à l'aide des vis (1).
Bloquez les vis (1).

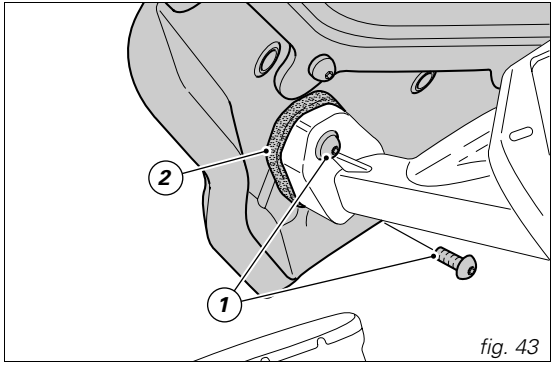


fig. 43

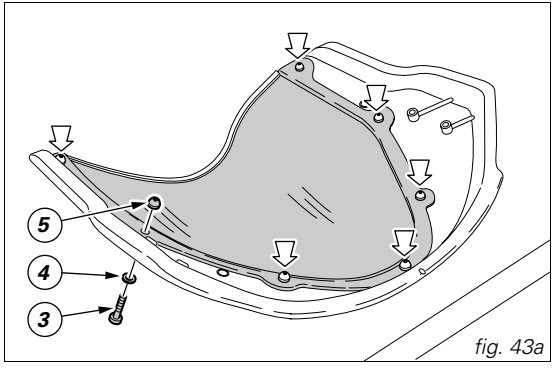


fig. 43a

F

Bulle fixe

Dévissez, des deux côtés de la bulle, les six vis (1) de fixation du capot intérieur, puis dégagez-le par le haut (fig. 44).

Remarque

Faites attention à ne pas rayer la peinture de la bulle.

Dévissez les six vis (2) qui fixent la bulle fixe au support de phare (fig. 44a).
Déposer la bulle fixe.

F

Lors de la repose, bloquez d'abord les quatre vis centrales, puis les deux vis latérales.
Placez le capot intérieur sur la bulle fixe, en faisant correspondre les orifices.
Bloquez les six vis (1) en veillant à ne pas les serrer excessivement pour ne pas endommager les inserts sur la bulle fixe.

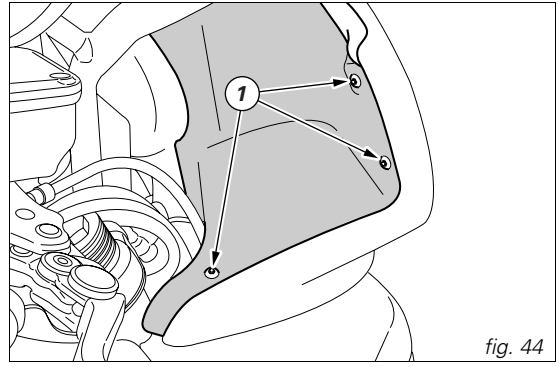


fig. 44

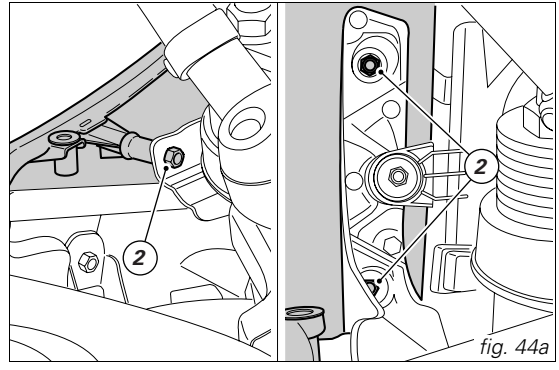


fig. 44a

Demi-carénage gauche

En intervenant sur le côté gauche, depuis l'intérieur du carénage, tournez l'attache rapide (1) de ¼ de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour libérer l'avant du demi-carénage gauche (fig. 45).
Pour libérer l'arrière du demi-carénage gauche, déplacez jusqu'en butée l'arrêtoir (2), en face du support du cadre : pour faciliter l'opération, poussez de l'extérieur le demi-carénage au niveau de l'arrêtoir (fig. 46).
Déposez le demi-carénage gauche en le dégageant des pions situés sur le réservoir d'essence.

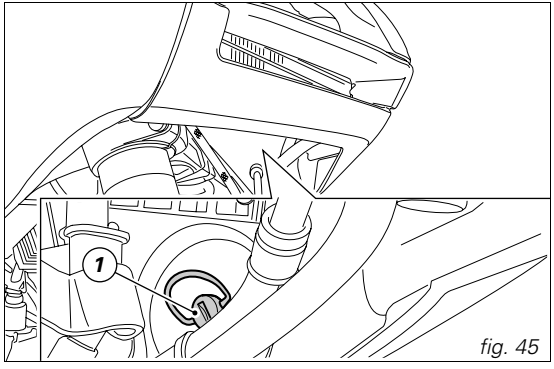


fig. 45

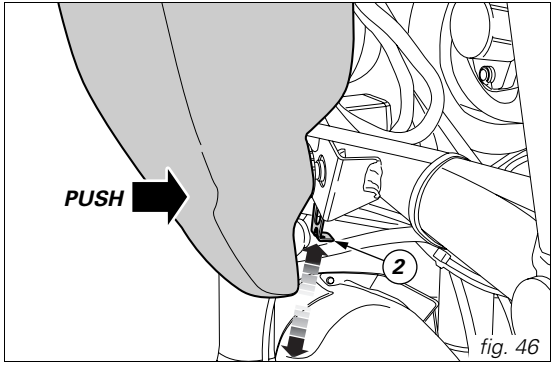


fig. 46

F

Avant de passer au remontage, vérifiez que les caoutchoucs (3) et le joint (4) ont été correctement posés sur le goujon (5) (fig. 47).
Posez le demi-carénage gauche, en commençant par l'extrémité arrière et en introduisant les pions du réservoir dans les caoutchoucs (fig. 47a).
Poussez le demi-carénage au niveau du goujon (5) pour pouvoir accrocher l'arrêtoir (2) à son extrémité.
Accrochez l'attache rapide avant (1), en la poussant tout en la tournant de ¼ de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

F

Sacoches latérales

La moto peut être équipée de sacoches latérales.
Vous pouvez vous procurer le kit de sacoches latérales auprès du service des pièces détachées Ducati.
Le kit contient tous les accessoires de montage plus une notice d'instructions.

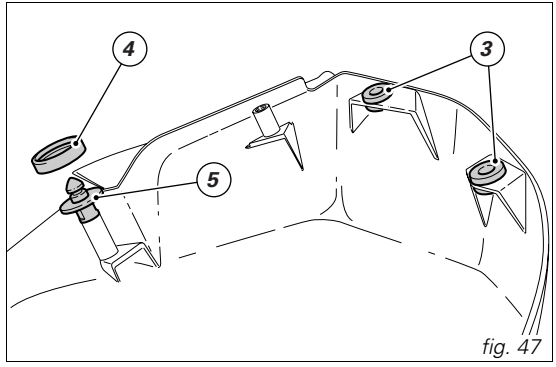


fig. 47

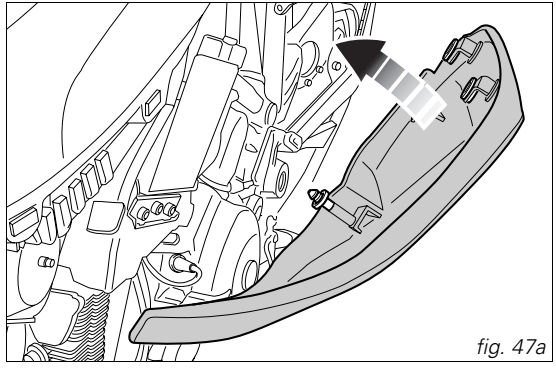


fig. 47a

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage

*Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant (fig. 48 et fig. 48a). Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.*

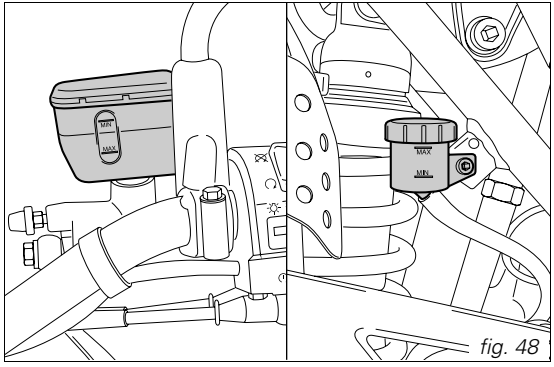


fig. 48

F

Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système de freinage

Si vous constatez un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la vérification et la purge du système.

Attention

Le liquide de freins et de l'embrayage attaque la peinture et le plastique. Évitez donc le contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente. Contrôlez l'étanchéité parfaite des joints.

Système d'embrayage *(fig. 48a)*
Un jeu au levier de commande trop important et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent être le signe de la présence d'air dans le système. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez jamais la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

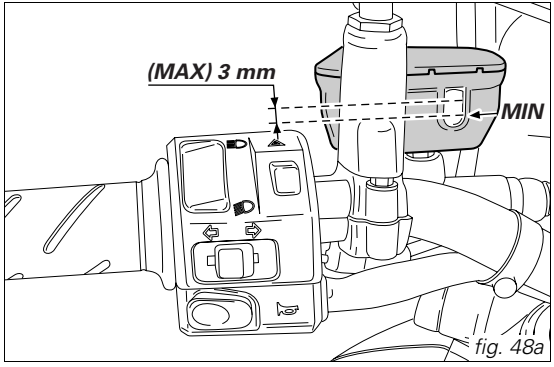


fig. 48a

F

Contrôlez l'usure des plaquettes de frein *(fig. 49)*
Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.
Les plaquettes de frein arrière doivent être remplacées quand le reste environ 1 mm de revêtement (fig. 49a) visible à travers l'ouverture entre les demi-étriers.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de frein, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

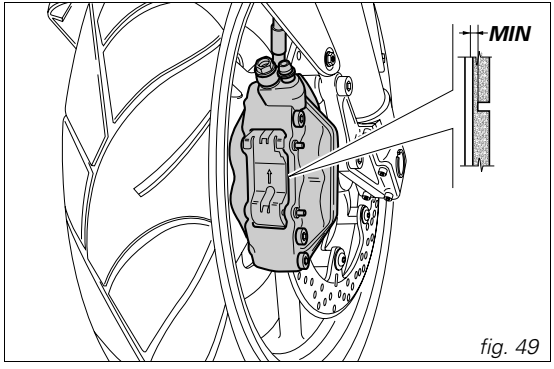


fig. 49

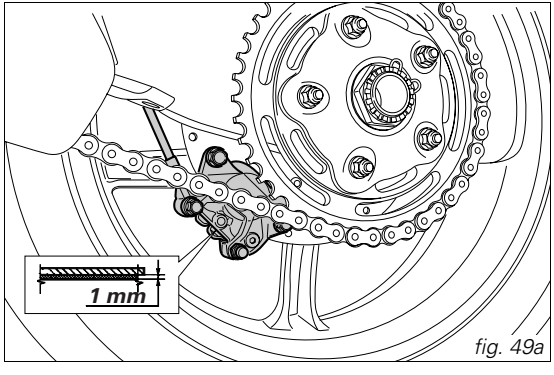


fig. 49a

F

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionnez les commandes pour vérifier que les câbles se déplacent librement dans leurs gaine : en cas de frottement ou de points durs, faites remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir ces inconvénients, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 50) et de graisser l'extrémité du câble ainsi que la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Attention

Refermez ensuite la commande avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 6 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse (1, fig. 50a).

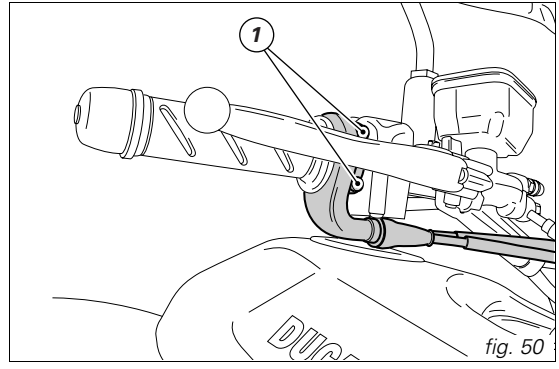


fig. 50

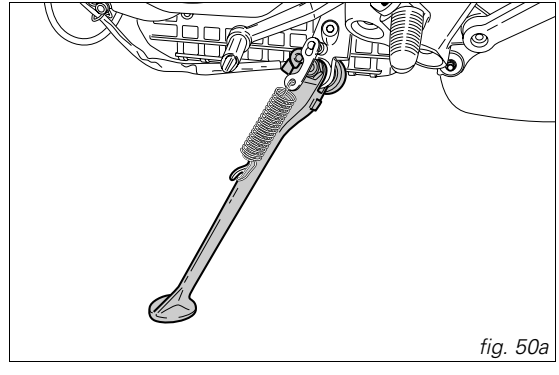


fig. 50a

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm (fig. 51) mesurée sur la périphérie du bord de la poignée.
Si tel n'est pas le cas, la course à vide de la poignée devra être corrigée en intervenant sur les éléments de réglage (1) du papillon (fig. 52).

Important

Pour le réglage de la course à vide de la commande des gaz, adressez-vous à un concessionnaire ou un Atelier agréé.

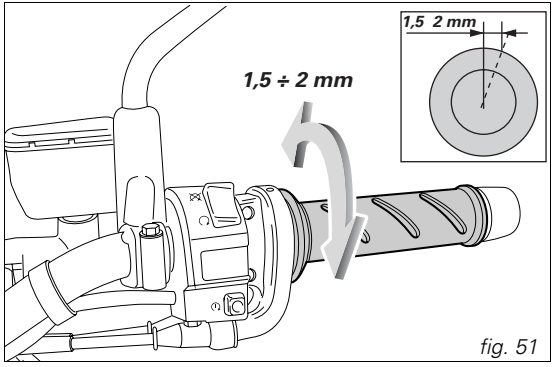


fig. 51

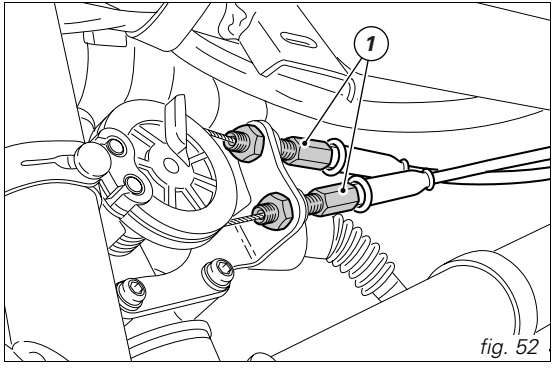


fig. 52

F

Charge de la batterie *(fig. 53)*
Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.
Déposez le demi-carénage gauche (page 59).
*Débranchez, dans cet ordre, la borne négative **(-)** noire et la borne positive **(+)** rouge.*
Dévissez le deux vis (1) de fixation des pattes de support de la batterie et sortez la batterie de son logement.

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs : gardez-la loin des sources de chaleur.

F

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez le conducteur rouge du chargeur à la borne positive **(+)** de la batterie et le conducteur noir à la borne négative **(-)**.*

Important
Branchez toujours la batterie au chargeur avant d'allumer ce dernier : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Branchez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Reposez la batterie sur son support et bloquez ses pattes de fixation avec les vis (1). Branchez ensuite ses bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.

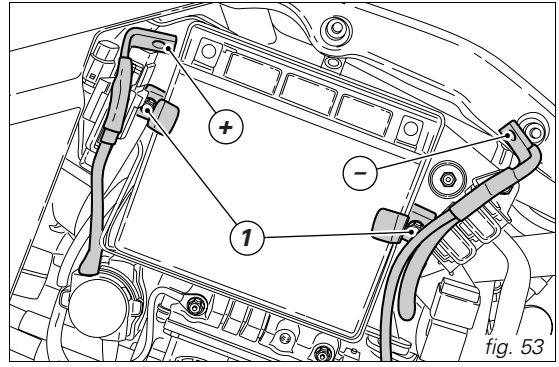


fig. 53

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5÷10 heures à 0,9 A.

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission *(fig. 54)*
Déplacez la moto jusqu'à ce que la chaîne soit mieux tendue. Garez la moto sur la béquille latérale et contrôlez, sur le point le plus avancé du carter de chaîne latéral, la distance entre le bras oscillant et la médiane des maillons de brin inférieur de la chaîne. Cette distance doit être comprise entre 38 et 42 mm, comme l'indique la plaque appliquée sur du bras oscillant. Dans le cas contraire, il faut régler la tension de la chaîne.

Important
Pour régler tension de la chaîne de transmission, adressez-vous à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Attention
Le serrage correct des contre-écrous (1, fig. 54a) des galets tendeurs est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

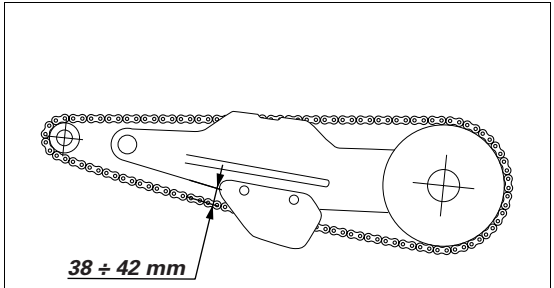


fig. 54

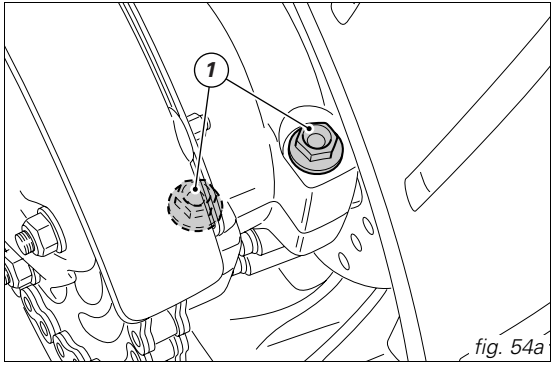


fig. 54a

F

Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification. Pour ne pas endommager les joints torique lors du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

Remplacement des ampoules de phare

Avant de remplacer une ampoule grillée, assurez-vous la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 92. Vérifiez toujours le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La fig. 55 montre l'emplacement de l'ampoule du feu de croisement (LO), du feu de route (HI) et du feu de position (1).

Pour accéder aux ampoules du phare avant, décrochez les agrafes (2), supérieure et inférieure, en intervenant par les côtés de la bulle fixe au-dessous du tableau de bord (fig. 56), et ouvrez le cache (3).

Remarque

Pour plus de clarté, le phare est représenté déposé de la moto.

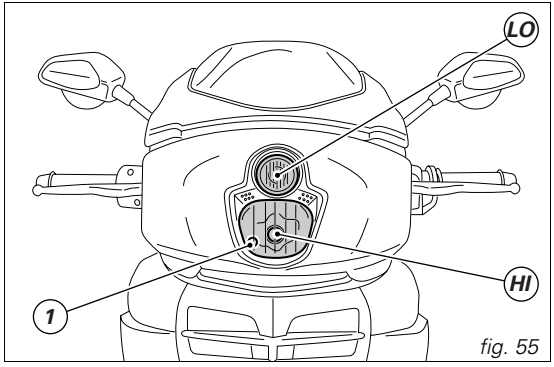


fig. 55

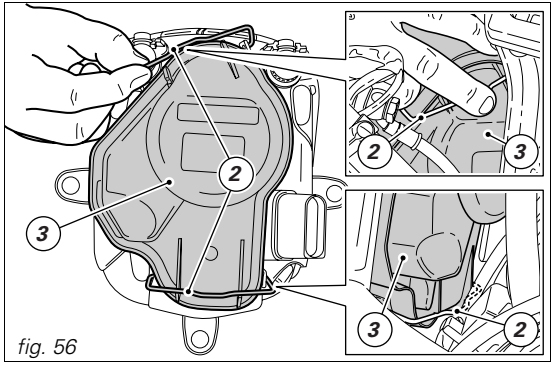


fig. 56

F

Feu de croisement (supérieur)

Débranchez les connecteurs (4) de l'ampoule.
Libérez l'agrafe (5) de la douille en appuyant vers le bas et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités (fig. 57).
Soulevez l'agrafe (5).

Sortez l'ampoule grillée (6) et remplacez-la par une ampoule neuve en faisant attention à ne pas toucher la partie transparente (fig. 58).

Remarque

Ne touchez pas la partie transparente de l'ampoule neuve avec les doigts, car elle noircirait et perdrait de la luminosité.

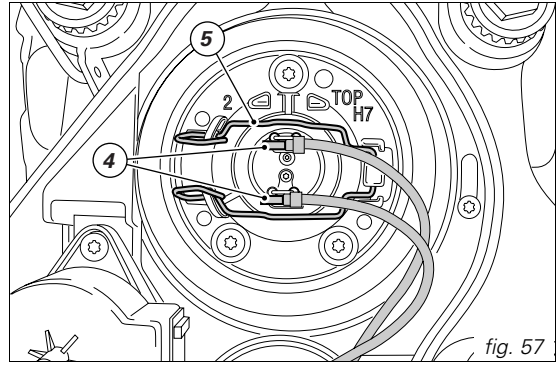


fig. 57

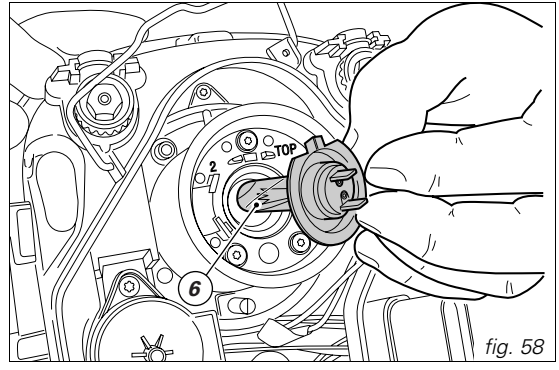


fig. 58

Remarque pour la version US :
Pour remplacer l'ampoule du feu de croisement (7), débranchez le connecteur (A) du câblage et tournez l'ampoule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'extraire (fig. 59). Remplacez-la par une ampoule neuve identique. Lors du remontage, tournez l'ampoule dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage sur la douille.

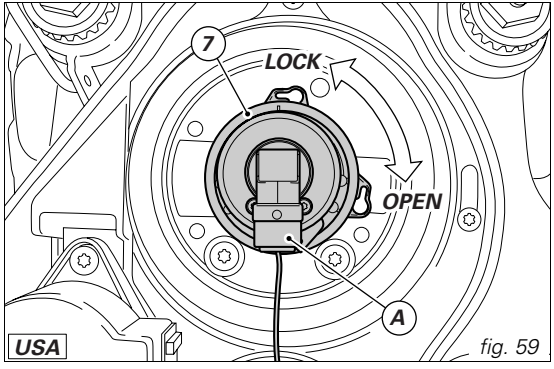


fig. 59

Feu de route (inférieur)
Débranchez le connecteur (8) de l'ampoule du feu de route (fig. 60).
Libérez l'agrafe (9) de la douille en appuyant vers le bas et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités.
Soulevez l'agrafe (9).

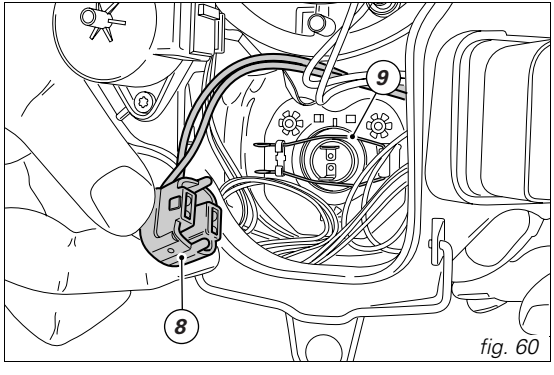


fig. 60

F

Enlevez l'ampoule grillée (10) et remplacez-la par un ampoule neuve en veillant à ne pas toucher la partie transparente (fig. 61).

Feu de position

Débranchez les connexions (11) (fig. 62).
Enlevez l'ampoule du feu de position (12) et remplacez-la par un ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques.

Remontage des ampoules

Après le remplacement d'une ampoule, rétablir les connexions précédemment débranchées. Reposez le couvercle du phare en faisant correspondre les crans et fixez-le au phare à l'aide des agrafes.

F

Remarque

Il est possible d'intervertir les conducteurs sur les bornes des ampoules.

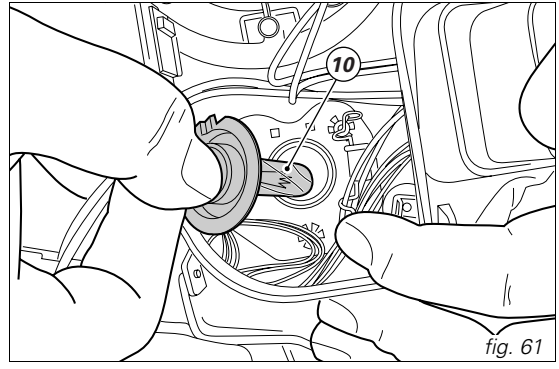


fig. 61

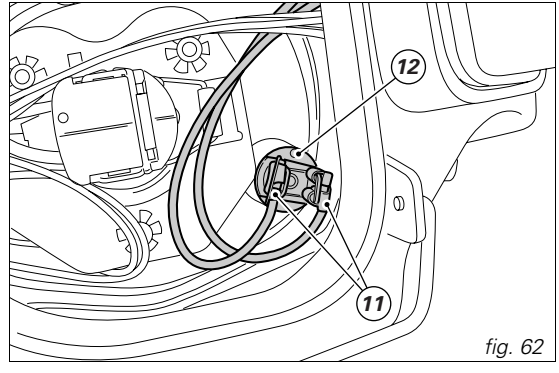


fig. 62

Remplacement des ampoules des clignotants avant

Les clignotants avant sont intégrés dans les rétroviseurs. Pour remplacer l'ampoule, dévissez la vis (1) et déposez du rétroviseur l'optique (2) du clignotant (fig. 63).

L'ampoule (3) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Remplacez l'ampoule grillée par une ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques ; introduisez-la en appuyant tout en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage (fig. 64). Remontez l'optique (2) dans la fissure du support du clignotant, en faisant correspondre les crans. Fixez l'optique avec la vis (1).

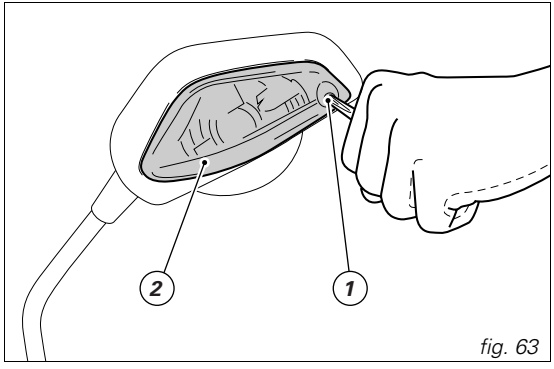


fig. 63

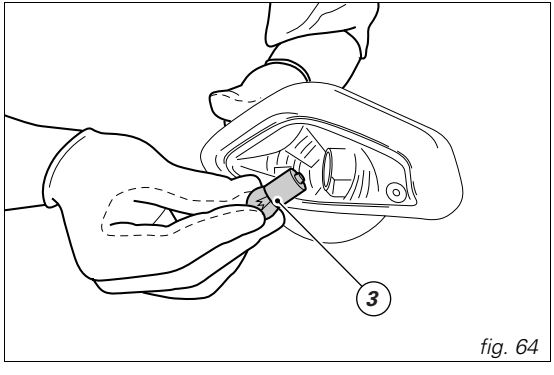


fig. 64

F

Remplacement des ampoules des clignotants arrière

Pour remplacer les ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le clignotant (1), son optique en haut, et le sortir de son support (fig. 65). L'ampoule (2, fig. 65a) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposez le corps du clignotant (1) et fixez-le au support du clignotant en le tournant d'un quart de tour.

F

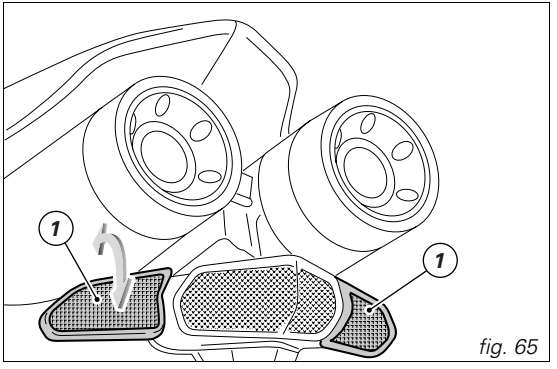


fig. 65

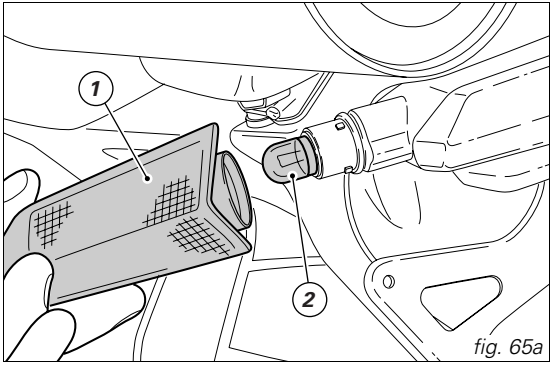


fig. 65a

Remplacement des ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu de stop

Dévissez les deux vis (1) de fixation des feux arrière au support de la plaque d'immatriculation.
Dévissez la vis (2) et dégagez légèrement le support des feux arrière (fig. 66).
Débranchez le connecteur (A) du faisceau arrière et déposez le support des feux arrière (fig. 67).

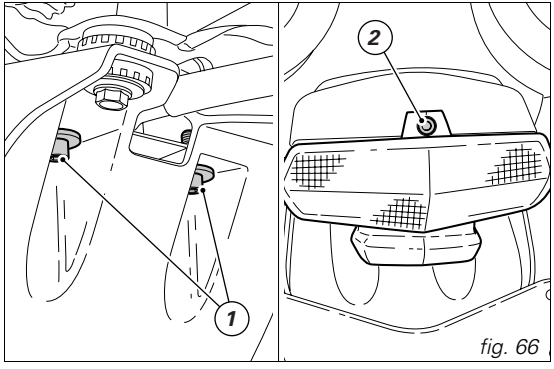


fig. 66

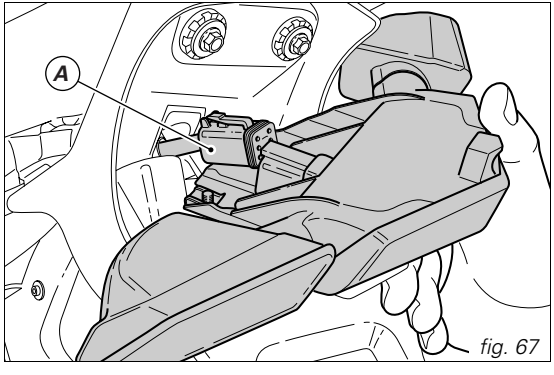


fig. 67

F

Dévissez les deux vis tarauds (3) de fixation de la coupelle (4) avec élément transparent pour l'éclairage de la plaque d'immatriculation.
Enlevez la coupelle avec élément transparent et remplacez l'ampoule (5) de la plaque d'immatriculation (fig. 68).
Pour remplacer l'ampoule du feu de stop, effectuez les opérations précédemment décrites puis ôtez l'élément transparent (6) du feu de stop.
Sortez l'ampoule (7) en la poussant et en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis remplacez-la (fig. 69).
Lors du remontage de l'élément transparent (6), veillez à bien introduire les dents (B) dans les logements correspondants du support.

F

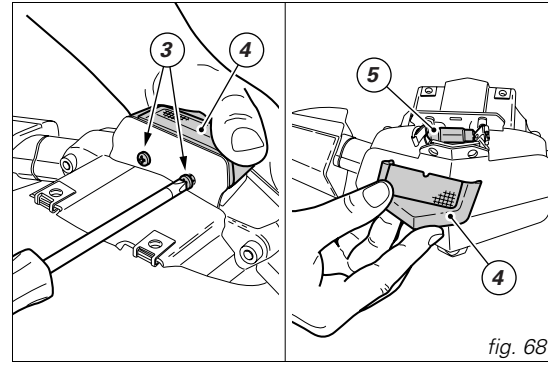


fig. 68

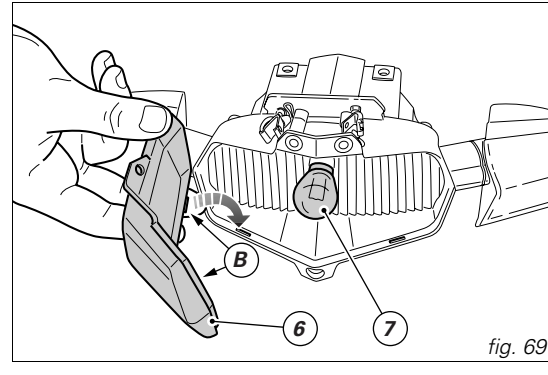


fig. 69

Orientation du projecteur *(fig. 70)*
Pour contrôler si le projecteur est correctement orienté, placez la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.
Effectuez de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumez le feu de croisement :
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10e de la distance entre le sol et le centre du phare.

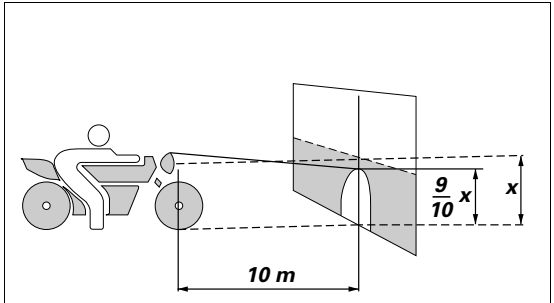


fig. 70

Remarque
La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

Réglage du phare en hauteur *(fig. 71)*
Ce réglage s'effectue à l'aide des boutons-poussoirs (A) et (B) du tableau de bord, en entrant en mode « Réglage du phare en hauteur » (page 21).

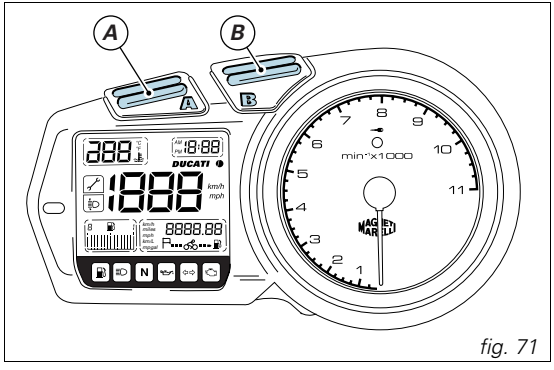


fig. 71

F

Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :
220 Kpa (2,2 bar - 32,3 psi)
Pression du pneu arrière :
240 Kpa (2.4 bar -35.2 psi)
La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée lorsqu'ils sont froids.
Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes très accidentées, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacez le pneu.
Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.
Veillez à bien visser les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression en roulant.
N'utilisez jamais un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.

Important

Ne retirez pas et ne déplacez pas les masses d'équilibrage des roues.

Remarque

Pour le remplacement des pneus, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 72) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'ils sont très abîmés.
Ôtez les graviers ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

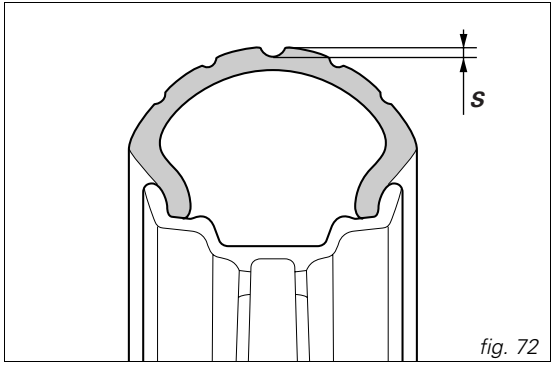


fig. 72

F

Contrôle du niveau d'huile moteur *(fig. 73)*
Le niveau d'huile moteur est visible à travers le hublot transparent (1) situé sur le couvercle d'embrayage, côté droit du moteur. Contrôlez le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau doit se situer entre les repères du niveau transparent. Si le niveau est bas, faites l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirez le bouchon de remplissage (2) et rétablissez le niveau. Remettez en place le bouchon.

Important
Pour la vidange de l'huile moteur et le remplacement des filtres à huile, aux intervalles prescrits par le tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise entre les valeurs indiquées (fig. 74).

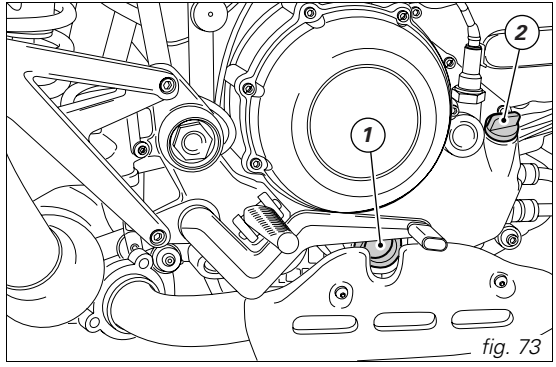


fig. 73

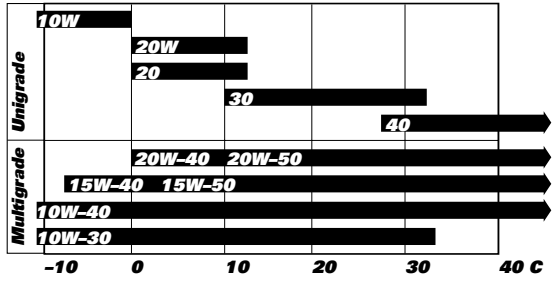


fig. 74

Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 75)*
Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.
Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale: une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.
Il contrôlera également l'usure de l'électrode centrale et l'écartement des électrodes, qui doit être compris entre : 0,6 et 0,7 mm.

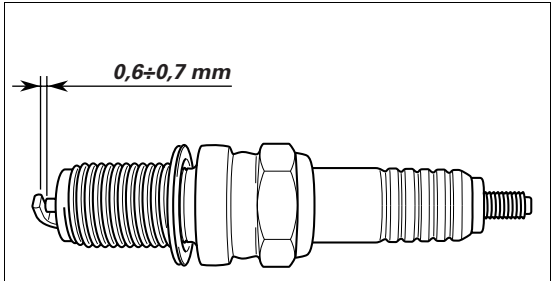


fig. 75

Important
Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

F

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, lavez et séchez périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utilisez des produits spéciaux, si possible biodégradables, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation de halos provoqués par l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne dirigez pas de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs haute pression à jets de vapeur peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et silencieux avec pour conséquence la perte des conditions de sécurité de conduite.

Si des pièces du moteur devaient être très sales ou encrassées, utilisez un dégraissant pour leur nettoyage en évitant que celui-ci n'entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez la moto à l'eau tiède et essuyez toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne graissez pas les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :
nettoyage général ;
videz le réservoir de carburant ;
introduisez une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faites tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utilisez la béquille de service pour soutenir la moto ;
débranchez et déposez la batterie.
Si la moto est restée inutilisé pendant plus d'un mois, contrôlez et éventuellement rechargez ou remplacez la batterie.
Recouvrez le moto d'une housse (disponible auprès de Ducati Performance) pour protéger la carrosserie sans retenir la buée.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Effectuez les contrôles périodiques prévus et remplacez toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations des différents pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids
À sec :
196 Kg.
À pleine charge
410 Kg.

Attention
Le non-respect des limites de charge pourrait avoir des conséquences négatives sur la maniabilité et le rendement de votre moto et provoquer sa perte de contrôle.

Dimensions *(mm) (fig. 76)*

F

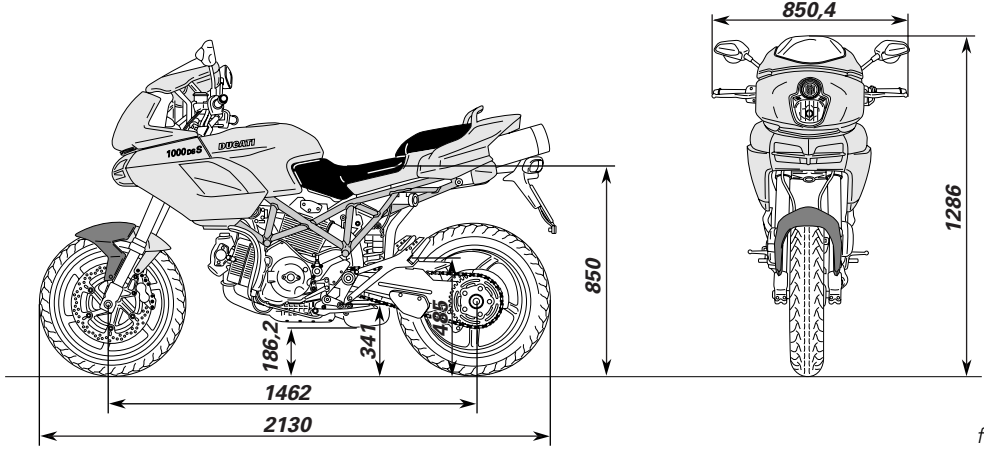


fig. 76

Ravitaillements	***Type***	***dm^3 (litres)***
Réservoir d'essence, avec réserve de 7 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95*	*20*
Circuit de graissage	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuit de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4*	*—*
Protection pour contacts électriques	*Spray pour traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner*	*—*
Fourche avant	*SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA*	*160 mm (par tube) par le haut du fourreau*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur
Moteur bicylindre à 4 temps en « L » de 1000 cm^3 avec système desmodromique, à injection électronique, refroidi à l'air.
Alésage mm :
94
Course mm :
71,5
Cylindrée totale, cm^3:
992
Taux de compression :
10.5 ± 0.5:1
Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :
62 kW - 84 CV à 8000 min^{-1}
Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :
84 Nm - 8,5 Kg à 5000 min^{-1}
Régime maximum, min^{-1}:
8700

Important
Ne dépassez jamais le régime maximum en toutes circonstances.

Distribution
***Desmodromique**, deux soupapes par cylindre commandées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.*

***Schéma de distribution desmodromique** (fig. 77)*

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)
2) Pastille de réglage du culbuteur supérieur
3) Demi-lunes
4) Pastille de réglage du culbuteur de fermeture (ou inférieur)
5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur
6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur)
7) Arbre à cames
8) Soupape

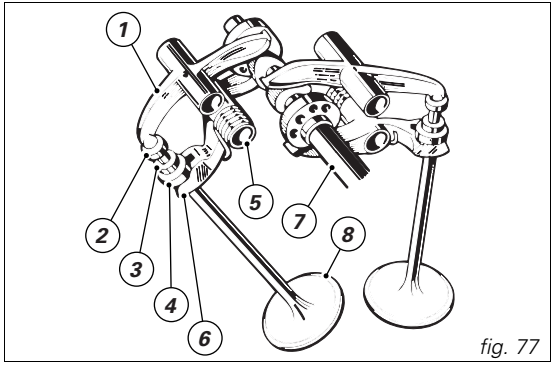


fig. 77

Performances
La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Bougies d'allumage
L'allumage dans chaque cylindre s'obtient par une double bougie. Cette solution assure une meilleure combustion et davantage de puissance, surtout aux régimes intermédiaires.
Marque :
CHAMPION
Type :
RA6 HC
ou bien
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E

Alimentation
Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillon :
45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 1
Alimentation essence : 95-98 RON.

Système d'échappement
Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.

Remarque
Le catalyseur n'est pas présent sur la version US (États-Unis).

F

Transmission

Cloche d'embrayage et disques entièrement réalisés en alliage spécial d'aluminium.
Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission primaire par pignons à denture droite.
Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage : 32/59
Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur de vitesses à gauche.
Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière : 15/42
Rapport totaux :
1ère 15/37
2ème 17/30
3ème 20/27
4ème 22/24
5ème 24/23
6ème 28/24

Transmission par chaîne entre la boîte de vitesses et la roue arrière.
Marque :
RK
Type :
525 GXW
Dimensions :
5/8"x5/16"
Nombre de maillons :
106

Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour tout besoin d'adaptation de votre moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour vous indiquer des rapports autres que ceux standard. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Freins

Avant
À double disque perforé semi-flottant.
Cloche :
acier.
Piste de freinage :
acier.
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage :
88 cm^2.
Marque des étriers de frein :
BREMBO
Type :
30/34 - 4 pistons.
Garniture :
FERIT I/D 450FP
Type de maître cylindre :
PSC16 avec réservoir intégré.

Arrière
À disque fixe perforé.
Cloche :
acier.
Piste de freinage :
acier.
Diamètre du disque :
245 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage :
32 cm^2.
Marque :
BREMBO
Type :
34 -2 pistons
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre :
PS 11B.

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante.

F

Cadre
Treillis en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (par côté) :
35°

Géométrie de la direction :
Angle de chasse :
24°
Chasse :
92 mm.

Roues

Avant
Jante en alliage léger à six branches.
Dimensions :
MT3,50x17".

Arrière
Jante en alliage léger à cinq branches.
Dimensions :
MT3,50x17".

L'axe de la roue avant est amovible tandis que celui de la roue arrière est fixé en porte-à-faux sur le moyeu du bras oscillant.

Pneus

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
180/55-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.
Diamètre des tubes porteurs :
43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :
165 mm.

Arrière

À commande progressive obtenue par l'interposition d'un culbuteur entre cadre et articulation supérieure de l'amortisseur.
L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte du ressort, est articulé par sa partie inférieure au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de l'amortisseur :
145 mm.

Coloris disponibles

Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG);
cadre rouge et jantes noires.

Noir brillant réf. 248.514 (PPG);
cadre noir et jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
Projecteur avant *deux phares superposées à ampoules halogènes, composé de :*
feu de croisement HB3 12V-60W ;
feu de route HB3 12V-60W ;
feu de position de 12V-5W.
Commandes électriques *sur le guidon.*
Clignotants*, ampoules* ***12V-10W****.*
Avertisseur sonore*.*
Contacteurs feux stop*.*
Batterie *de type étanche,* ***12V-10 Ah****.*
Alternateur 12V-520W*.*
Régulateur électronique*, protégé par un fusible de* ***40 A*** *placé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique *Denso,* ***12V-0,7 kW****.*
Feu arrière*, ampoule à double filament* ***12V-5/21W*** *pour signalisation de stop et feu de position ; ampoule d'éclairage de plaque minéralogique* ***12V-5W****.*

F

Remarque

Pour le remplacement des ampoules, reportez-vous aux paragraphe correspondants à partir de la page 69.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 78) se trouve sous le demi-carénage gauche (page 59. Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le cache de protection.
En plus de la boîte à fusibles principale, d'autres fusibles se trouvent à côté de la batterie.

Les deux fusibles (2, fig. 79) situés du côté droit de la batterie protégent le relais du système d'injection et du boîtier électronique du moteur.
Le fusible (3) protège le régulateur électronique et le fusible (4) le circuit du capteur de position de la béquille latérale.

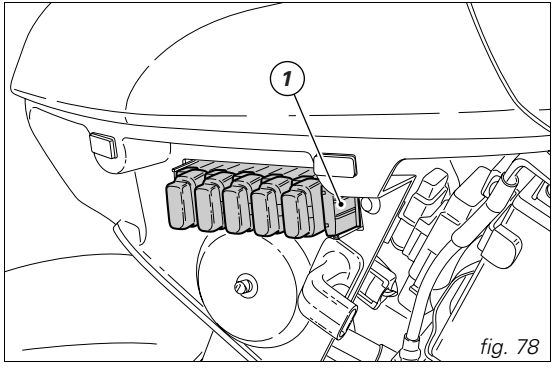


fig. 78

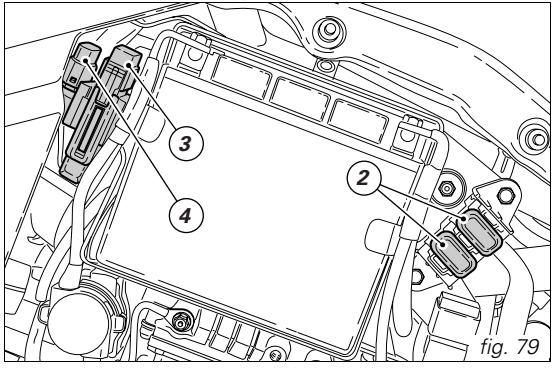


fig. 79

F

Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection (A, fig. 80).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (5, fig. 81).

Important

Pour éviter les courts-circuits, remplacez toujours les fusibles après avoir coupé le contact (clé sur OFF).

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

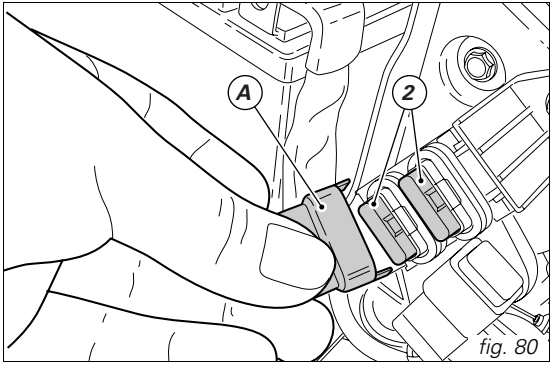


fig. 80

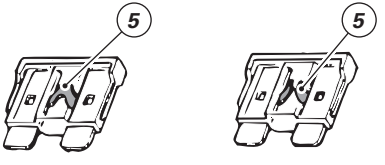


fig. 81

Légende du schéma du circuit électrique /injection

1) Comodo droit
2) Contacteur à clé
3) Boîte à fusibles
4) Fusibles
5) Démarreur
6) Télérupteur de démarrage
7) Batterie
8) Fusible du régulateur
9) Régulateur
10) Alternateur
11) Clignotant arrière droit
12) Feu arrière
13) Clignotant arrière gauche
14) Éclairage de la plaque d'immatriculation
15) Réservoir
16) Bougie du cylindre horizontal
17) Bougie du cylindre vertical
18) Relais injection
19) Connecteur pour autodiagnostic
20) Bobine du cylindre vertical
21) Bobine du cylindre horizontal
22) Bougie du cylindre horizontal
23) Bougie du cylindre vertical
24) Injecteur du cylindre horizontal
25) Injecteur du cylindre vertical
26) Potentiomètre du papillon
27) Capteur de régime/phase
28) Sonde de température du moteur
29) Capteur de vitesse
30) Contacteur de la béquille latérale
31) Contacteur de point mort
32) Contacteur de pression d'huile
33) Contacteur du feu de stop arrière
34) Moteur pas à pas
35) Boîtier d'allumage/injection
36) Contacteur d'embrayage
37) Contacteur du feu de stop avant
38) Transmetteur de température d'huile au tableau de bord
39) Comodo gauche
40) Antenne du transponder
41) Sonde de température de l'air
42) Tableau de bord
43) Relais feux
44) Clignotant avant gauche
45) Phare
46) Clignotant avant droit
47) Avertisseur sonore
48) Connexion pour poignées chauffées
49) Connexion

Légende couleur des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîtes à fusibles

Pos.	*Utilisateurs*	*Val.*
a	*Key on*	*7,5 A*
b	*Feux*	*15 A*
c	*Avertisseur sonore, stop, contacteur de démarrage, appel de phare*	*20 A*
d	*Instrumentation*	*5 A*
e	*Poignées chauffées*	*5 A*
f	*Injection*	*20 A*
g	*Alimentation du boîtier de gestion du moteur*	*3 A*
h	*Contacteur de la béquille latérale*	*3 A*

Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

Km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI MULTISTRADA 1000DS S

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen. Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vornehmen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Beladung 8
Kenndaten 10

Bedienelemente 11
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 11
Cockpit 12
LCD-Hauptfunktionen 13
LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter 15
Funktion Hintergrundbeleuchtung 24
Funktion Leuchtstärkenregulierung der Kontrollleuchten 24
Funktion Selbstabschaltung der Scheinwerfer 24
Wegfahrsperre 25
Schlüssel 25
Code Card 26
Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasgriff 27
Ersatzschlüssel 28
Zündschalter und Lenkschloss 29
Linke Schaltereinheit 30
Kupplungshebel 31
Rechte Schaltereinheit 32
Gasgriff 32
Vorderradbremshebel 33
Hinterradbremspedal 34
Schalthebel 34
Einstellung der Position von Schalthebel- und Hinterradbremspedal 35

Hauptbestandteile- und Vorrichtungen 37
Anordnung am Motorrad 37
Kraftstofftankverschluss 38
Beifahrersitzbankschloss und Helmhalter. 39
Dokumentenfachschloss 40
Seitenständer 41
Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel. 42
Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein 44
Einstellen der Rückspiegel 45
Änderung des Setups 46

Hinweise zum Gebrauch 47
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 47
Kontrollen vor dem Motorstart 49
Motorstart 50
Starten und Fahrtantritt 52
Bremsen 52
Anhalten 53
Parken 53
Tanken 54
Mitgeliefertes Zubehör 55

D

Routinewartung 56
Ausbau der Verkleidung 56
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands 61
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge 63
Schmieren der Gelenke 64
Einstellen des Gasgriffspiels 65
Aufladen der Batterie 66
Kontrolle der Antriebskettenspannung 67
Schmieren der Antriebskette 68
Austausch der Glühbirnen des Scheinwerfers 69
Austausch der Glühbirnen an den vorderen Blinkern 73
Austausch der Glühbirnen an den hinteren Blinkern 74
Austausch der Glühbirnen der Kennzeichenbeleuchtung und des Bremslichts 75
Ausrichten des Scheinwerfers 77
Tubeless-Reifen 78
Kontrolle des Motorölstands 80
Zündkerzenreinigung und -wechsel 81
Allgemeine Reinigung 82
Längerer Stillstand 83
Wichtige Hinweise 83

Technische Daten 84
Maße (mm) 84
Gewichte 84
Betriebsstoffe 85
Motor 86
Ventilsteuerung 86
Fahrleistungen 87
Zündkerzen 87
Kraftstoffversorgung: 87
Auspuffanlage 87
Antrieb 88
Bremsen 89
Rahmen 90
Räder 90
Reifen 90
Aufhängungen 91
Verfügbare Modellfarben 91
Elektrische Anlage 92

Merkblatt für Routinewartung 97

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn das Motorrad bei Rennwettbewerben eingesetzt wurde. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, werden Ihnen während Ihrer Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.
In diesem Handbuch werden Anleitungen gegeben, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung
Die Nichtbeachtung dieser Anleitungen kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.

Wichtig
Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis
Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt

Achtung

Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die über keinen gültigen Führerschein verfügen.
*Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welche sich in den Bedienelementen verheddern oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, muss der Fahrer seine Füße auf den Fußrasten abstützen.
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Fahrbahnänderungen vorbereitet zu sein, muss der Fahrer die Lenkerstummel **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am hinteren Haltegriff festhalten muss.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
*Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und **niemals** die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.*
*Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel **immer** und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen.*
Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht geben.
*Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in völliger Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Wichtig

Es wird davon abgeraten, mit montierten Seitenkoffern eine Geschwindigkeit von 120 km/h zu überschreiten. Diese Geschwindigkeit muss im Fall von abgenutzten Reifen, schlechtem Straßenbelag und schlechten Sichtverhältnissen weiter herabgesetzt werden.

Information zur Zuladung

Das zulässige Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads darf mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör 410 kg.
Das Gewicht des Gepäcks darf 23 kg nicht überschreiten, die folgendermaßen aufzuteilen sind (Abb. 1):
max. 9 kg. in jedem Seitenkoffer;
max. 5 kg im Tankrucksack.

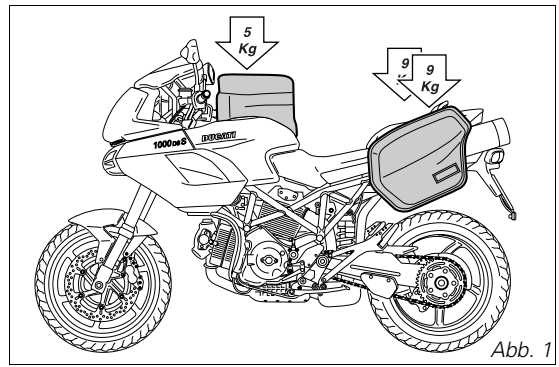


Abb. 1

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.
Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht korrekt befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine voluminösen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Bei Montage der Seitenkoffer (beim Ducati-Store erhältlich): die Gepäckstücke und Zubehörteile nach Gewicht sortieren und gleichmäßig in den Seitenkoffern verteilen; die Schlösser beider Seitenkoffer verschließen.
Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite Seite 78 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

Kenndaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 2) und eine für den Motor (Abb. 3)

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

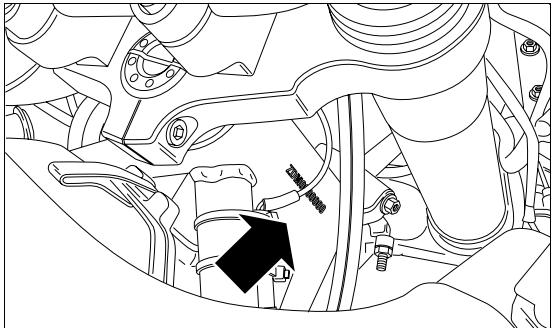


Abb. 2

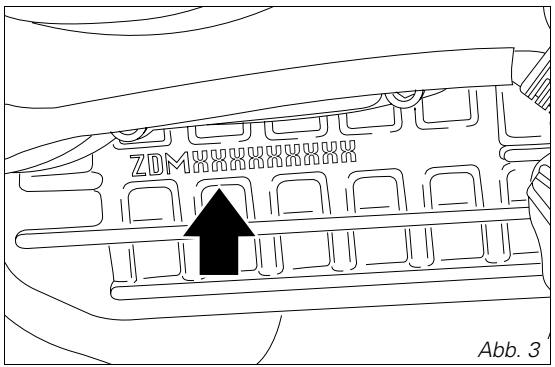


Abb. 3

D

BEDIENELEMENTE

Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrad erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads

(Abb. 4)

1) *Cockpit.*
2) *Zündschalter und Lenkschloss.*
3) *Linke Schaltereinheit.*
4) *Rechte Schaltereinheit.*
5) *Gasgriff.*
6) *Kupplungshebel.*
7) *Vorderradbremshebel.*
8) *Hinterradbremspedal.*
9) *Schalthebel.*

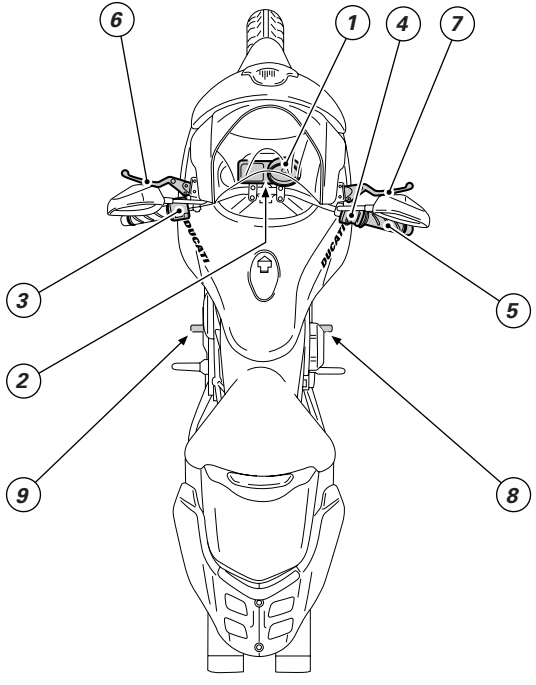


Abb. 4

Cockpit

1) ***LCD****, (siehe Seite 13).*

2) ***Steuertasten A und B***
Tasten, die für das Abrufen und die Einstellung der am Cockpit angezeigten Parameter verwendet werden.

3) ***Anzeige der Wegfahrsperre IMMO (ocker)****.*
Wird ein Schlüssel mit einem falschen oder nicht anerkannten Code eingesteckt, kommt es zur entsprechenden Anzeige. Sie blinkt auf, wenn eine Anzeigefunktion der Wegfahrsperre durch das Betätigen des Gasgriffs zurückgesetzt wurde (siehe Seite 27).

Wichtig

Das Cockpit ist Teil der Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems.
Diese dem entsprechend geschulten Personal vorbehaltenen Menüs dürfen auf keinen Fall betätigt werden. Sollten Sie versehentlich in diese Funktion gelangen, drehen Sie den Zündschlüssel auf ***OFF*** *und wenden sich für die erforderlichen Kontrollen an eine Ducati-Vertragswerkstatt.*

4) ***Drehzahlmesser*** *(U/min).*
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

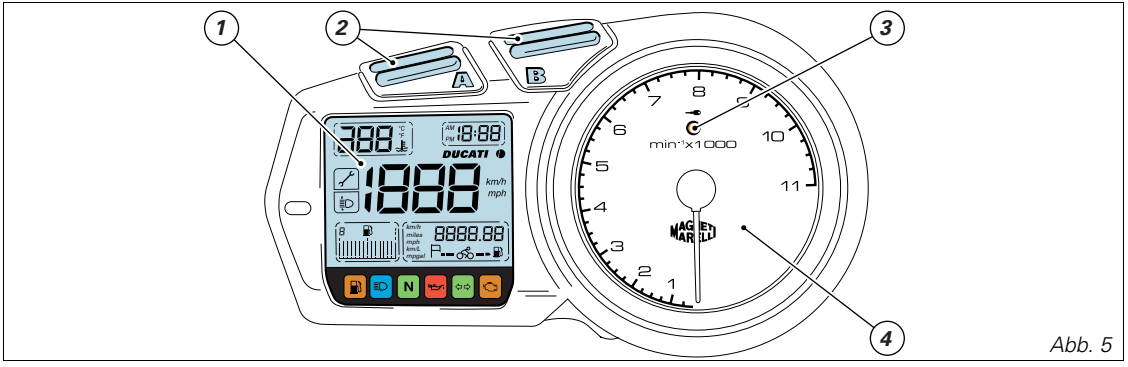


Abb. 5

LCD-Hauptfunktionen

Achtung
Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur am stehenden Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit tätig werden!

1) ***Öltemperaturanzeige***
Zeigt die Temperatur des Motoröls an.

Wichtig
Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

2) ***Uhr***

3) ***Tachometer***
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

4) ***Zusatzdisplay****.*
Zeigt nacheinander Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, Durchschnittsgeschwindigkeit, aktuellen Verbrauch, Durchschnittsverbrauch, verbrauchte Kraftstoffmenge, Restkilometerleistung und im Tank verbliebene Kraftstoffmenge an.

5) ***EOBD-Leuchte (ocker)****.*
Ihr ständiges Aufleuchten zeigt an, dass das Motorsteuergerät Fehler erfasst und sich daher die Motorsperre ausgelöst hat.

Sie wird auch als Anzeige für die über den Gasgriff durchführbare Freigabe der Wegfahrsperre verwendet. Liegen keine Fehler vor, muss es beim Drehen des Zündschlüssels auf ***ON*** *zum Aufleuchten dieser Leuchte kommen, die dann nach einigen Sekunden wieder erlischt (normalerweise 1,8 -2 Sekunden).*

6) **Blinkeranzeige ⇦⇨ (grün)**.
Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.

7) **Öldruckanzeige (rot)**.
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf **ON** gestellt wird und muss einige Sekunden nach dem Anlassen wieder erlöschen. Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl wieder erlöschen.

Wichtig
Bleibt diese Kontrollleuchte (7) leuchten, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

8) **Leerlaufanzeige N (grün)**.
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

9) **Fernlichtanzeige (blau)**.
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

10) **Reserveanzeige (gelb)**.
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch zirka 7 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

11) **Kraftstoffanzeige**.
Diese Funktion zeigt den Stand des im Tank befindlichen Kraftstoffs an. Wenn der letzte Balken zu blinken beginnt, leuchtet die Reserveanzeige (10) auf.

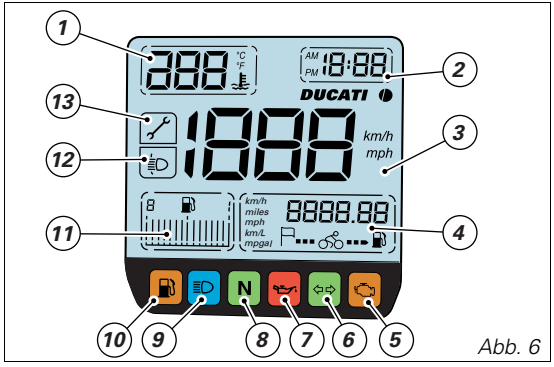


Abb. 6

12) **Anzeige für Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers**.
Diese Anzeige leuchtet auf, wenn über das Menü die Funktion „Leuchtweitenregulierung" des Scheinwerfers aufgerufen wurde.

13) **Wartungsanzeige**.
Das Aufleuchten dieser Kontrollleuchte weist darauf hin, dass der für die Inspektion erforderliche Kilometerstand erreicht ist. Die Kontrollleuchte blinkt nach dem Einschalten während der auf die Inspektion folgenden 50 km auf, später leuchtet sie ständig. Das System wird während der Inspektion von der DUCATI-Vertragswerkstatt zurückgesetzt.

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

*Beim Einschalten (Zündschlüssel von **OFF** auf **ON** oder **Key-ON**) führt das Cockpit einen **Check** an allen Instrumenten (Zeiger, Display, Kontrollleuchten) durch (Abb. 7).*

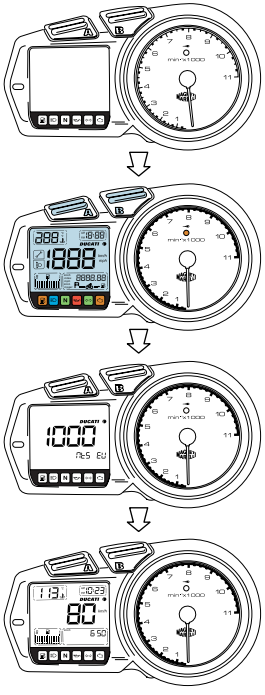


Abb. 7

Öltemperaturanzeige *(Abb. 8)*
Zeigt die Temperatur des Motoröls an.
Sinkt die Öltemperatur unter +39 °C/102,2 °F ab, blinkt am Display die Schrift „LO» auf.
Liegt die Öltemperatur zwischen +40 °C / 104 °F und +170 °C / 338 °F, wird am Display der entsprechende numerische Wert angezeigt.
Beträgt oder übersteigt die Öltemperatur +171 °C/ 339,8 °F, blinkt am Display die Schrift „HI» auf.

Hinweis
Bei nicht angeschlossenem Sensor werden am Display nur Striche „ - - - “ angezeigt.

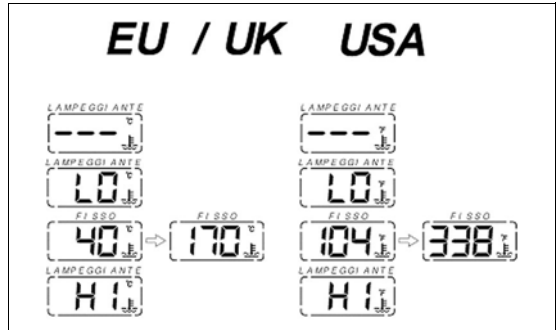


Abb. 8

D

Uhreinstellfunktion

*Die Taste (**A**, Abb. 5) 2 Sekunden lang drücken, die Schrift AM blinkt. Wird jetzt die Taste (**B**, Abb. 5) gedrückt, blinkt die Schrift PM; durch erneutes Drücken der Taste (**B**) gelangt man zur vorherigen Anzeige zurück. Die Taste (**A**) drücken, um die Anwahl zu bestätigen und zur Einstellung der Stunden überzugehen, die jetzt zu blinken anfangen. Durch Drücken der Taste (**B**) wird die Stundenanzeige geändert. Die Taste (**A**) drücken, um die Anwahl zu bestätigen und zur Einstellung der Minuten überzugehen. Die Minuten werden mit der Taste (**B**) eingestellt. Wird die Taste (**B**) länger als 5 Sek. gedrückt, wird die Zählung beschleunigt. Die Taste (**A**) drücken, um die Anwahl zu bestätigen, den Uhreinstellmodus zu verlassen und zur normalen Funktion zurückzukehren.*

***Anzeige der Funktionen des Zusatzdisplays** (Abb. 9)*

*Durch Drücken der Taste (**B**, Abb. 5) bei auf **ON** stehendem Zündschlüssel zeigt das System im Scroll-Modus nacheinander folgende Funktionen an:*

- *Kilometerzähler*
- *Tageskilometerzähler (TRIP)*
- *Durchschnittsgeschwindigkeit*
- *Aktueller Verbrauch*
- *Durchschnittsverbrauch*
- *Verbrauchter Kraftstoff*
- *Restkilometerleistung*
- *Digitale Kraftstoffanzeige*

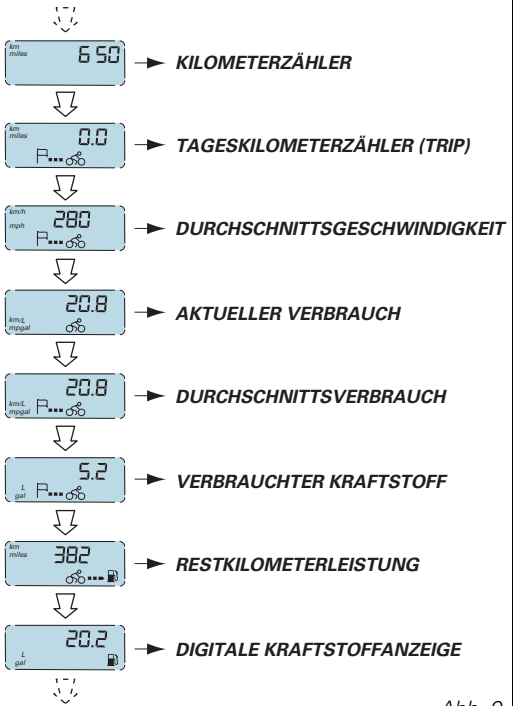


Abb. 9

D

Funktion „Kilometerzähler“ *(Abb. 10)*
Zeigt die gesamte Kilometerfahrleistung an.

Funktion „Tageskilometerzähler (TRIP)“ *(Abb. 10)*
*Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an. Dieser Parameter kann durch mindestens 2 Sek. langes Drücken der Taste (**A**, Abb. 5) jederzeit zurückgesetzt werden, solange die Funktion aktiviert ist. Beim Erreichen von 9999,9 km (oder Meilen) wird das Display automatisch auf Null gestellt.*
Zusammen mit diesem Parameter werden auch die gespeicherten Daten für Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch und verbrauchte Kraftstoffmenge gelöscht.

Funktion „Durchschnittsgeschwindigkeit“ *(Abb. 10)*
Zeigt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit an. Die Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit beginnt nach dem letzten Zurücksetzen des Tageskilometerzählers (TRIP).
Bei Überschreiten von 280 km/h (174 mph) zeigt das Display kleine Striche an.

Funktion „Aktueller Verbrauch” *(Abb. 10)*
Bei fahrendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display den numerischen Wert des aktuellen Verbrauchs an. Bei stehendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display kurze Striche an. Bei abgestelltem Motor und stehendem Motorrad zeigt das Display „0.0” an.

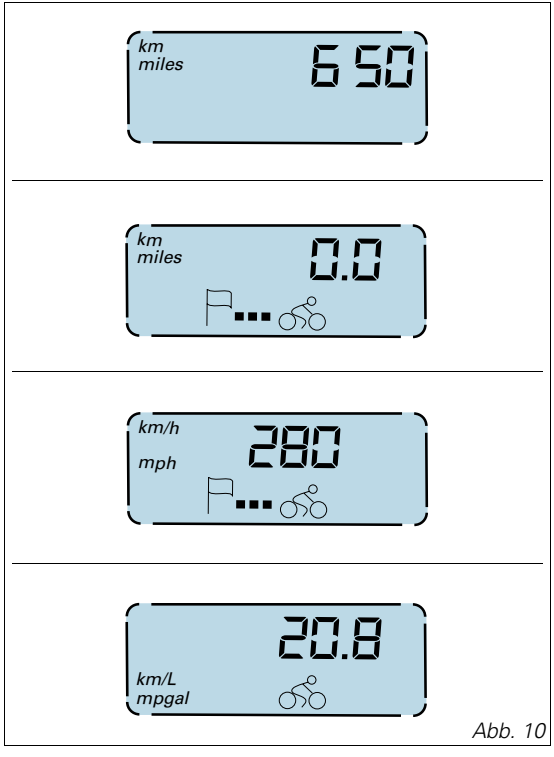


Abb. 10

Funktion „Durchschnittsverbrauch" *(Abb. 11)*
Bei fahrendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display den numerischen Wert des Durchschnittsverbrauchs an.
Beim Zurücksetzen des Tageskilometerzählers (TRIP) zeigt das Display kurze Striche an und aktualisiert den Parameter nach 2 zurückgelegten km.
Bei stehendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display den zuletzt gespeicherten Parameter an, bis dieser aktualisiert wird.

Funktion „verbrauchter Kraftstoff" *(Abb. 11)*
Zeigt den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch entsprechend der zurückgelegten Wegstrecke an.
Die Berechnung beginnt nach dem letzten Zurücksetzen des Tageskilometerzählers (TRIP). Wenn der Parameter die Ziffer 9999.9 Liter (2201,9 Gal. UK - 2641,9 Gal. US) übersteigt, zeigt das Display kurze Striche an.

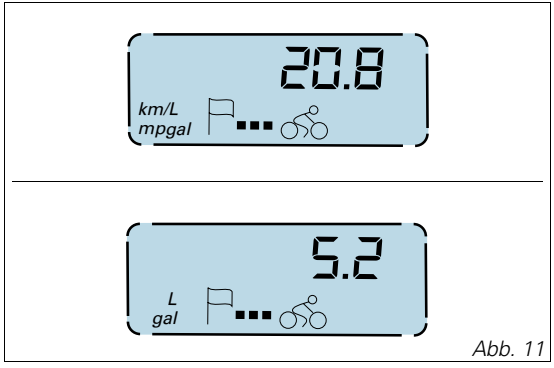


Abb. 11

D

Funktion „Restkilometerleistung" *(Abb. 12)*
Diese Funktion zeigt an, wie viele km noch mit dem Motorrad zurückgelegt werden können. Bei stehendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display den zuletzt gespeicherten Parameter an, bis dieser aktualisiert wird. Befindet sich das System in dieser Funktion, so zeigt es bei Aufleuchten der KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE (10, Abb. 6 die Striche „– –" an, solange die Anzeige aufgeleuchtet bleibt.

Hinweis
Die Übermittlung der Daten erfolgt alle 10 Sekunden.

Funktion „Digitale Kraftstoffanzeige" *(Abb. 12)*
Diese Funktion zeigt den Stand des im Tank befindlichen Kraftstoffs an. Beim Aufleuchten der KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE (10, Abb. 6) zeigt das Display kleine Striche an und das Tankstellensymbol beginnt zu blinken.
Aufleuchten der Reserveanzeige:
wenn im Tank noch sieben Liter Kraftstoff verbleiben. Beim Aufleuchten der Reserveanzeige (10, Abb. 6) zeigt das Display kleine Striche an und das Tankstellensymbol beginnt zu blinken.
Bei fahrendem Motorrad und laufendem Motor zeigt das Display den numerischen Wert der Restkilometerleistung an. Bei stehendem Motorrad und laufendem Motor oder bei stehendem Motorrad und abgeschaltetem Motor zeigt das Display den zuletzt gespeicherten Parameter an, bis dieser aktualisiert wird.

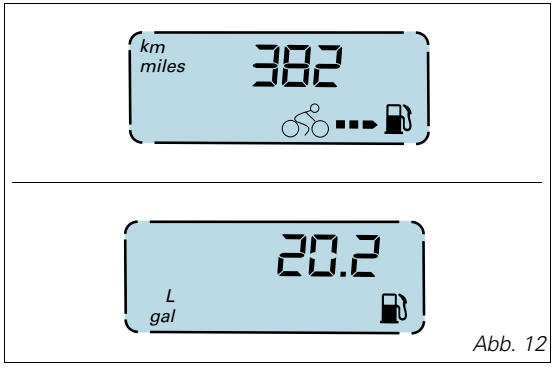


Abb. 12

Hinweis
Dieses Motorrad hat einen besonders langen Tank. Daher könnte die Kraftstoffanzeige bei langen Fahrten an Steigungen etwas ungenau sein.

Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers *(Abb. 13)*
Diese Funktion ermöglicht die senkrechte Ausrichtung des Scheinwerfers.
*Um in diese Funktion zu gelangen, die Taste (**B**, Abb. 5) drücken und den Zündschlüssel auf **ON** drehen; am Display erscheint ein Wert (Abb. 13a) der die Scheinwerferposition angibt und die Kontrollleuchte am Display (12, Abb. 6) leuchtet auf.*
Der Leuchtweiten-Verstellbereich reicht von 3 bis -3 (7 Stellungen: 3, 2, 1, 0, -1, -2, -3).

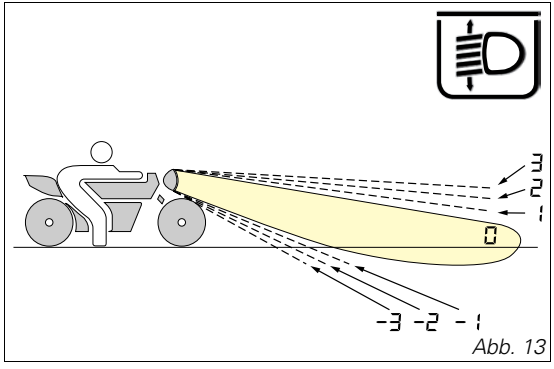


Abb. 13

*Zum Verstellen der Leuchtweite nach unten die Taste (**A**, Abb. 5 zum Verstellen der Leuchtweite nach oben die Taste **B**, Abb. 5) drücken.*
Links von der Ziffer befinden sich am Display Hilfsmarkierungen, die angeben, ob die Scheinwerferstellung sich gegenüber der „0" entsprechenden Stellung weiter unten oder oben befindet. Diese Hilfsmarkierungen blinken während der Scheinwerferverstellung, um anzuzeigen, ob der Scheinwerfer nach oben oder unten verstellt wird.
Um die Funktion zu verlassen, den Zündschlüssel auf OFF drehen.
Die vorgenommene Scheinwerfereinstellung bleibt gespeichert.

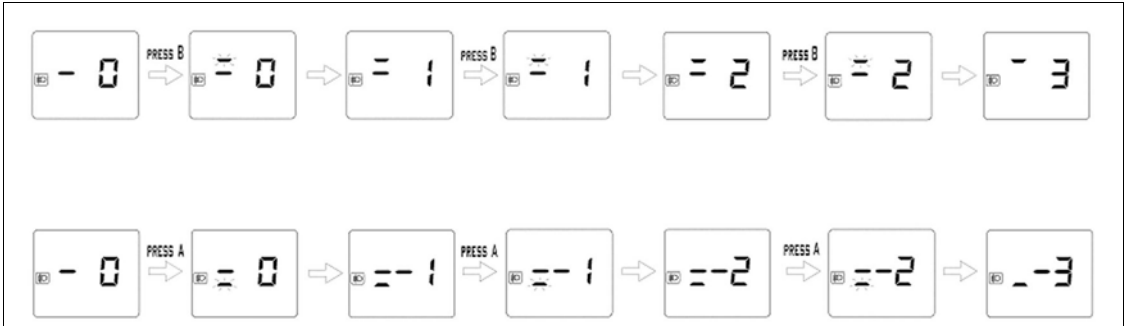


Abb. 13a

Sonderfunktionen Motorradmodell und Maßeinheit *(Abb. 14)*
Das Steuergerät teilt dem Cockpit automatisch das Motorradmodell und die aktuellen, am Display anzuzeigenden Maßeinheiten mit. Um die Parameteranzeige zu ändern, den Zündschlüssel von ***OFF*** *auf* ***ON*** *drehen und gleichzeitig die Tasten (****A****, Abb. 5) und (****B****, Abb. 5) drücken. Am Display werden das Modell und die Version des Motorrads blinkend angezeigt. Um nacheinander die möglichen Einstellungen anzuzeigen, die Taste (****B****) drücken. Zum Abspeichern der Auswahl die Taste (****A****) mindestens 5 Sekunden lang bzw. so lange drücken, bis am Display OFF angezeigt wird, anschließend den Zündschlüssel auf* ***OFF*** *drehen.*

Hinweis
Solange diese Funktion aktiviert ist, kann das Motorrad nicht gestartet werden.

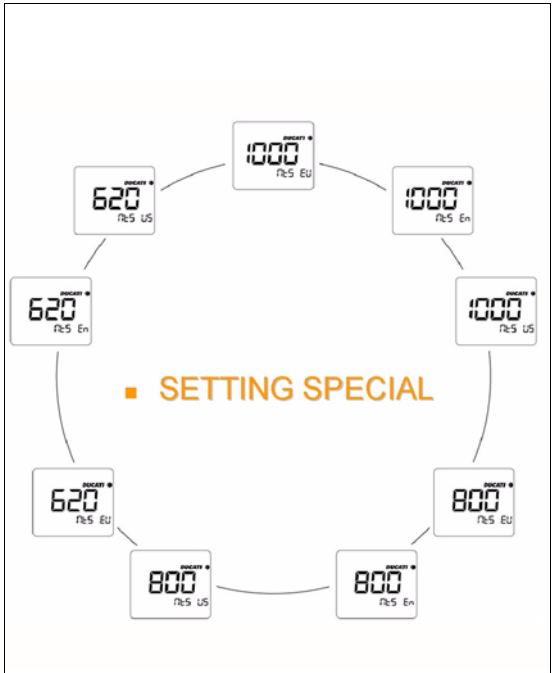


Abb. 14

D

Funktion Hintergrundbeleuchtung
Die Hintergrundbeleuchtung des Cockpits ist nur bei eingeschaltetem Standlicht oder Scheinwerfer aktiv. In diesem Fall schaltet das Cockpit nach dem Erfassen der Intensität des Außenlichts über entsprechende Sensoren, die auch die Umgebungstemperatur erfassen, automatisch die Beleuchtung an bzw. aus.

Funktion Leuchtstärkenregulierung der Kontrollleuchten
Die Hintergrundbeleuchtung des Cockpits ist nur bei eingeschaltetem Standlicht oder Scheinwerfer aktiv. Die Intensität der Leuchtstärke der Kontrollleuchten wird in Abhängigkeit zur erfassten Intensität des Außenlichts automatisch vom Cockpit reguliert.

Funktion Selbstabschaltung der Scheinwerfer
Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, da sie den Scheinwerfer automatisch abschaltet.
Sie wird in 2 Fällen aktiviert:
- *1. Wenn nach dem Umschalten des Zündschlüssels von OFF auf ON keine Motorzündung erfolgt. Nach 60 Sekunden wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und kann erst nach einem erneuten Umschalten des Zündschlüssels von OFF auf ON wieder eingeschaltet werden.*
- *2. Nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch Betätigen des KILLSCHALTERS (2, Abb. 21) abgeschaltet wird. In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors ausgeschaltet und kann erst nach einem erneuten Motorstart wieder eingeschaltet werden.*

Hinweis
Das System schaltet die Scheinwerfer auch während des Startvorgangs aus und erst dann wieder ein, wenn der Motor läuft bzw. der Startknopf losgelassen wird (3, Abb. 21).

Wegfahrsperre
Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (Wegfahrsperre) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
Im Innern jedes Schlüssels befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel *(Abb. 15)*
Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:
- *1 ROTER Schlüssel (A)*
- *2 SCHWARZE Schlüssel (B)*

Achtung
Der rote Schlüssel ist für seine Aufbewahrung in perfektem Zustand mit einer Gummikappe ausgestattet, damit er nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt kommt. Die Schutzkappe nur im Bedarfsfall abnehmen.

Bei den beiden schwarzen Schlüsseln handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:
- *zum Motorstart.*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks.*
- *zum Öffnen des Dokumentenfachs.*
- *zum Öffnen des Soziussitzbankschlosses.*

Der rote Schlüssel hat die gleichen Funktionen wie die schwarzen Schlüssel und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren anderer schwarzer Schlüssel.

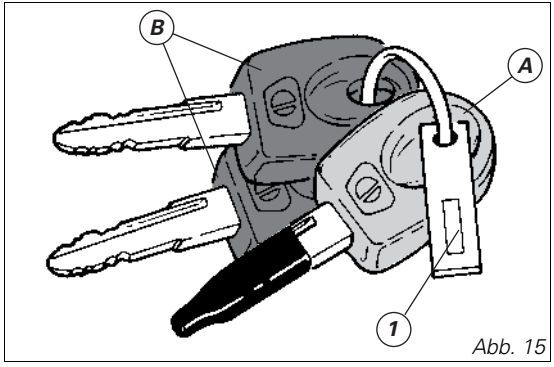


Abb. 15

Achtung
Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Hinweis
Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben ist.

Achtung
Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den roten Schlüssel an einem sicheren Ort aufbewahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für den Gebrauch des Motorrads zu verwenden.

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 16) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 17) gespeichert ist, der im Fall einer Motorblockierung bzw. einer mangelnden Zündung nach einem ***Key-ON*** *zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Das Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegebenen Codes ist jedoch ratsam, falls eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich werden sollte, bei dem der Gasgriff (siehe Seite 27) entsprechend betätigt werden muss. Das folgende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen an der Wegfahrsperre die Funktion der „Motorsperre", die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (5, Abb. 6) angezeigt wird, aufzuheben.

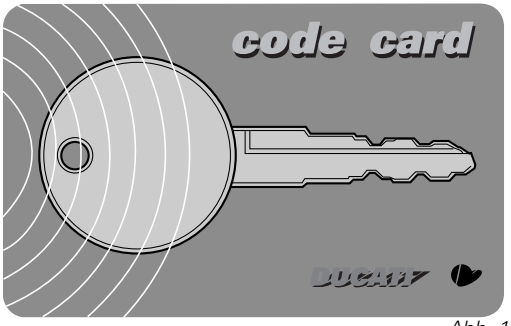


Abb. 16

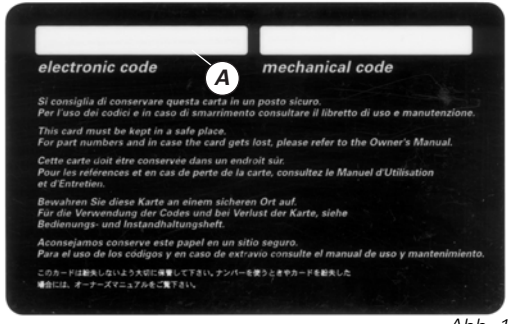

electronic code
A
mechanical code
Si consiglia di conservare questa carta in un posto sicuro.
Per l'uso dei codici e in caso di smarrimento consultare il libretto di uso e manutenzione.
This card must be kept in a safe place.
For part numbers and in case the card gets lost, please refer to the Owner's Manual.
Cette carte doit être conservée dans un endroit sûr.
Pour les références et en cas de perte de la carte, consultez le Manuel d'Utilisation et d'Entretien.
Bewahren Sie diese Karte an einem sicheren Ort auf.
Für die Verwendung der Codes und bei Verlust der Karte, siehe Bedienungs- und Instandhaltungsheft.
Aconsejamos conserve este papel en un sitio seguro.
Para el uso de los códigos y en caso de extravio consulte el manual de uso y mantenimiento.

Abb. 17

Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasgriff

1) *Den Zündschlüssel auf **ON** stellen, dann den Gasgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten. Die EOBD- **Kontrollleuchte** (5, Abb. 6) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.*
2) *Nach Erlöschen der **EOBD-**-Kontrollleuchte den Gasgriff sofort loslassen.*
3) *Die **EOBD**-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun den elektronischen Freigabe-Code eingeben, der auf der dem Kunden bei der Auslieferung des Motorrads durch den Händler ausgehändigten CODE CARD steht.*
4) *So viele Blinkanzeigen der **EOBD-**Kontrollleuchte mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.*
   Den Gasgriff 2 Sekunden lang ganz aufdrehen und wieder loslassen. Auf diese Weise wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Das Verfahren so lange wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde.
   *Sollte man bei der Eingabe der nächsten Codeziffer mittels Gasgriff nicht in dieser Weise verfahren, blinkt die **EOBD-**Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann bleibt sie leuchten und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.*
5) *Nach dem Loslassen des Gasgriffs ergeben sich auf die Eingabe des korrekten Codes zwei Fälle:*
   *A) Die **EOBD**-Kontrollleuchte blinkt auf und zeigt dadurch das Aufheben der Motorsperre an. Die Kontrollleuchte kehrt dann nach 4 Sekunden oder nach dem Anlassen des Motors und dem Überschreiten einer Motordrehzahl von 1000 $^{U/min}$ in den normalen (erloschenen) Zustand zurück.*
   *B) Die Kontrollleuchte **IMMO** (3, Abb. 5) blinkt so lange auf, bis eine Motordrehzahl von 1000 $^{U/min}$ überschritten wird oder bis das Motorrad erneut angelassen wird.*
6) *Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, bleiben die Kontrollleuchten **EOBD** und **IMMO** leuchten. Das Eingabeverfahren kann dann ab Punkt 2 so oft wie erforderlich wiederholt werden.*

Hinweis

*Wird der Gasgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, was dann bedeutet, dass der Zündschlüssel auf **OFF** gestellt werden und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.*

Funktionsweise

*Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von **ON** auf **OFF** gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von **OFF** auf **ON (Key-ON)** hin, können sich folgende Situationen ergeben:*

1) *Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte IMMO (3, Abb. 5) am Cockpit kurz auf. Das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Durch Drücken des Startknopfes (2, Abb. 21) kann der Motor gestartet werden;*
2) *Erlischt die Kontrollleuchte IMMO nicht, bedeutet dies, dass der Code nicht anerkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position **OFF** und darauf wieder auf **ON** zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollte man es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI-Kundendienst in Verbindung.*
3) *Blinkt die Kontrollleuchte IMMO weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Fehlfunktion der Wegfahrsperre zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasgriff).*

Wichtig

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, dass es den eingesteckten Schlüssel erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die IMMO CARD vorlegen.
Der DUCATI-Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).
Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die IMMO CARD ausgehändigt werden.

D

Zündschalter und Lenkschloss *(Abb. 18) befindet sich vor dem Lenkkopf und hat vier Stellungen:*

A) ***ON****: Beleuchtung und Motor eingeschaltet;*
B) ***OFF****: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet;*
C) ***LOCK****: Die Lenkung ist arretiert.*
D) ***P****: Standlicht eingeschaltet und Lenkschloss blockiert.*

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

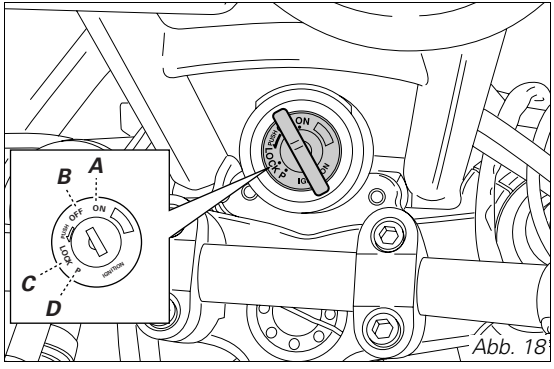


Abb. 18

Linke Schaltereinheit *(Abb. 19)*

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
- Position = Abblendlicht eingeschaltet;
- Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter = Blinkerschalter mit drei Positionen:
- mittlere Position = ausgeschaltet;
- Position = links abbiegen;
- Position = rechts abbiegen.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der kleine Schalthebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.

3) Drucktaste = Hupe.

4) Drucktaste = Lichthupe.

5) Drucktaste = Warnblinkanlage
Durch ihr Drücken werden alle Blinker gleichzeitig eingeschaltet.
Zum Abschalten dieser Funktion die Taste nochmals drücken.

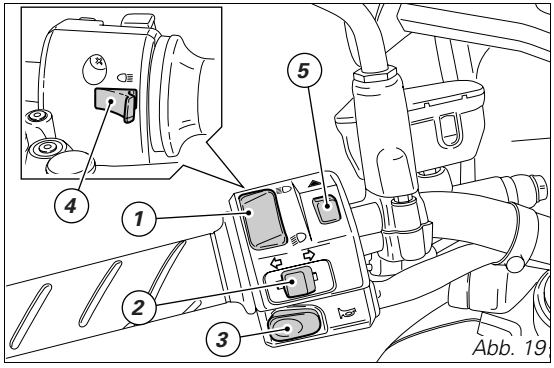


Abb. 19

D

Hinweis
Beim Drücken der Tasten (1), (2), (4) und (5) leuchten am Cockpit die jeweiligen Kontrollleuchten auf (siehe Seite 14).

Kupplungshebel *(Abb. 20)*
Dieser Hebel (1) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenker eingestellt werden kann. Zum Verstellen den Hebel (1) ganz nach vorn drücken und den Rändelknopf (2) auf eine der vier möglichen Positionen drehen.
Dabei berücksichtigen, dass:
die Position 1 der maximalen Distanz zwischen Hebel und Griff, die Position 4 der minimalen Distanz entspricht. Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Betätigung dieses Hebels ist Voraussetzung für flüssige Gangwechsel, besonders wichtig jedoch beim Anfahren.

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig
Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

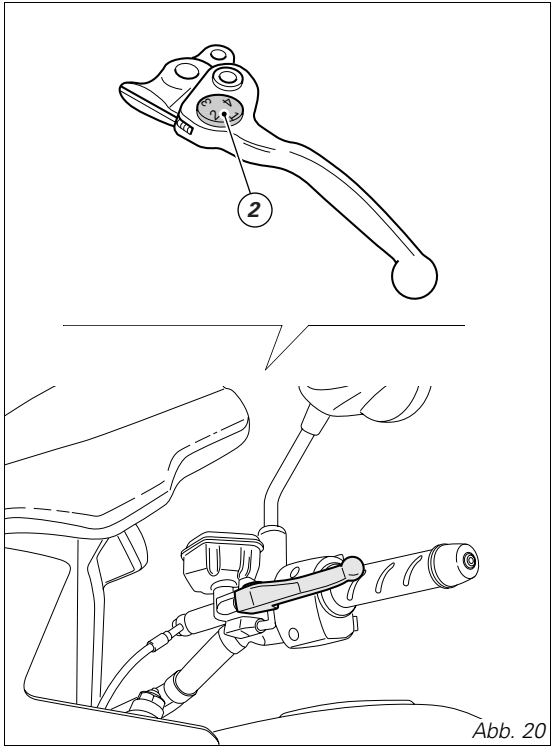


Abb. 20

Rechte Schaltereinheit *(Abb. 21)*

1) ***Killschalter,*** *zwei Positionen:*
- *Position* ⟳ *(**RUN**) = Fahrbetrieb;*
- *Position* ⊠ *(**OFF**) = Motorstillstand.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstillstand muss der Schalter in die Position ⟳ *zurückgestellt werden, damit das Motorrad gestartet werden kann.*

2) Drucktaste ⏻ *= Motorstart.*

Gasgriff *(Abb. 21)*
Mit dem Gasgriff (3) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

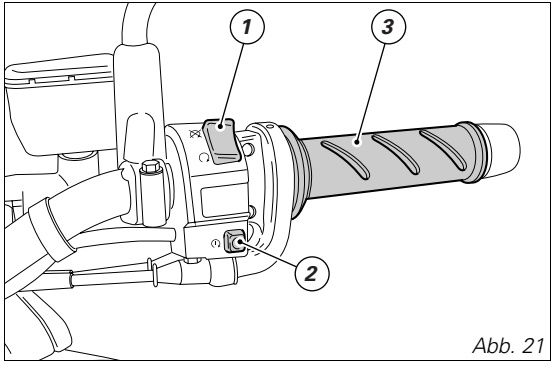


Abb. 21

D

Vorderradbremshebel *(Abb. 22)*
Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann.
Zum Verstellen den Hebel (1) ganz nach vorn drücken und den Rändelknopf (2) auf eine der vier möglichen Positionen drehen.
Dabei berücksichtigen, dass:
die Position 1 der maximalen Distanz zwischen Hebel und Griff, Position 4 der minimalen Distanz entspricht.

Achtung
Die Regulierung des Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

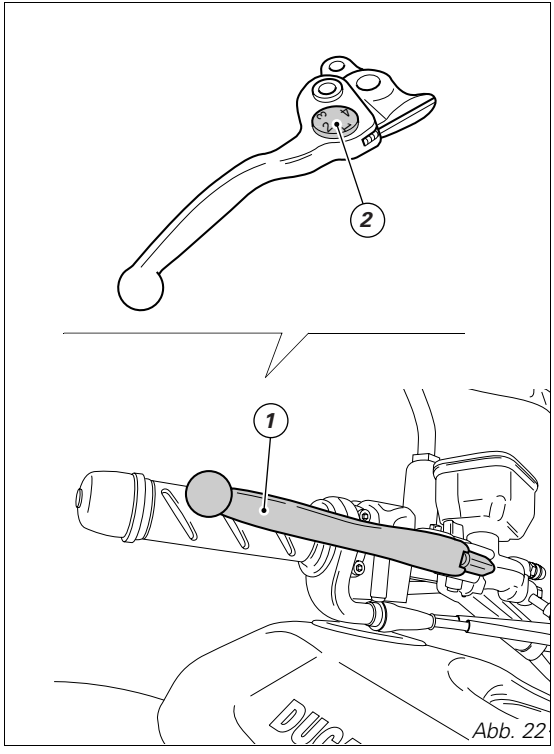


Abb. 22

D

Hinterradbremspedal *(Abb. 23)*
Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem, das nur einen geringen Kraftaufwand erfordert.

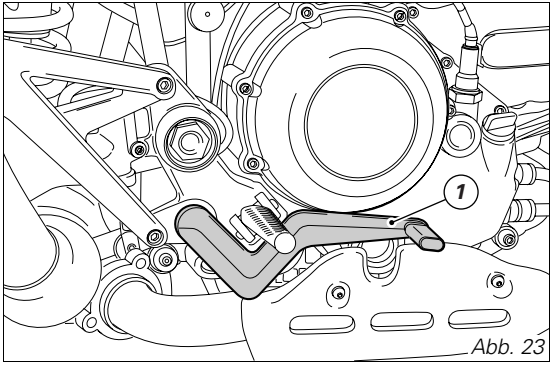


Abb. 23

Schalthebel *(Abb. 24)*
Der Schalthebel hat eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die er automatisch wieder zurückkehrt. Dieser Zustand wird durch das Aufleuchten der Kontrollleuchte N (8, Abb. 6) am Cockpit angezeigt.
Der Hebel wird wie folgt betätigt:
nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang, das Pedal nach unten drücken. Damit erlischt die Kontrollleuchte N am Cockpit;
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs den Hebel nach oben drücken.
Jeder Betätigung des Hebels entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

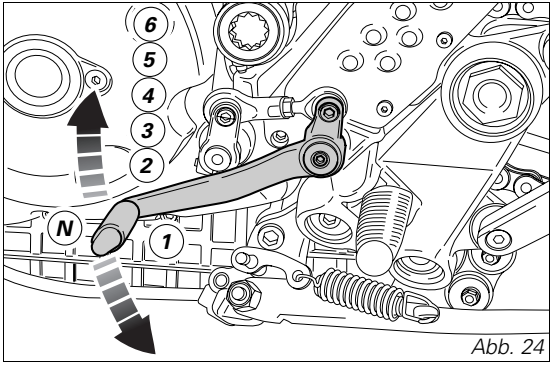


Abb. 24

Einstellung der Position von Schalthebel- und Hinterradbremspedal

Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abstimmen zu können, kann die Position des Schalthebels und des Bremspedals zur entsprechenden Fußraste verstellt werden.
Diese Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

***Schalthebel** (Abb. 25)*
Einen Maulschlüssel am Schlüsselansatz (2) der Schaltstange (1) ansetzen und die Kontermutter (3) lockern.
Die Schraube (4) lösen, um die Schaltstange (1) vom Schalthebel nehmen zu können.
Die Schaltstange (1) am Schlüsselansatz (2) drehen und den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.
Den Schalthebel mit der Schraube (4) an der Schaltstange (1) befestigen.
Die Kontermutter (3) gegen die Schaltstange (1) festziehen.

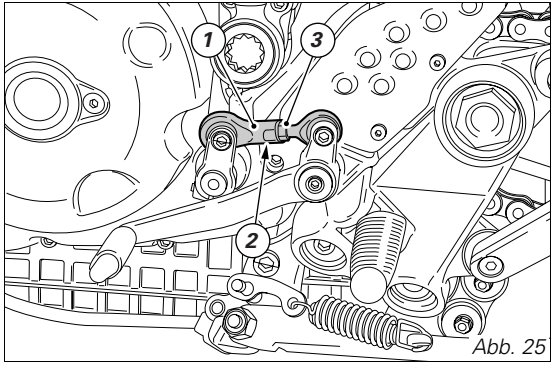


Abb. 25

D

Hinterradbremspedal *(Abb. 25a)*
Die Kontermutter (5) lösen.
Die Einstellschraube (6) für den Pedalhub solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (5) festziehen.
Durch Betätigen des Pedals mit der Hand kontrollieren, ob dieses ein Spiel von ungefähr 1,5 - 2 mm aufweist, bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (7) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben, zum Vermindern herausdrehen.
Die Kontermutter (7) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

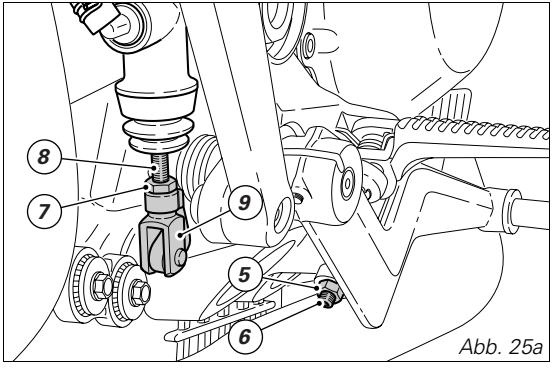


Abb. 25a

Anordnung am Motorrad *(Abb. 26)*

1) Kraftstofftankdeckel.
2) Beifahrersitzbankschloss und Helmhalter.
3) Dokumentenfachschloss.
4) Seitenständer.
5) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
6) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein.
7) Rückspiegel.
8) Schalldämpfer und Auspuffkrümmer.
9) Katalysator (nicht beim US-Modell).

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

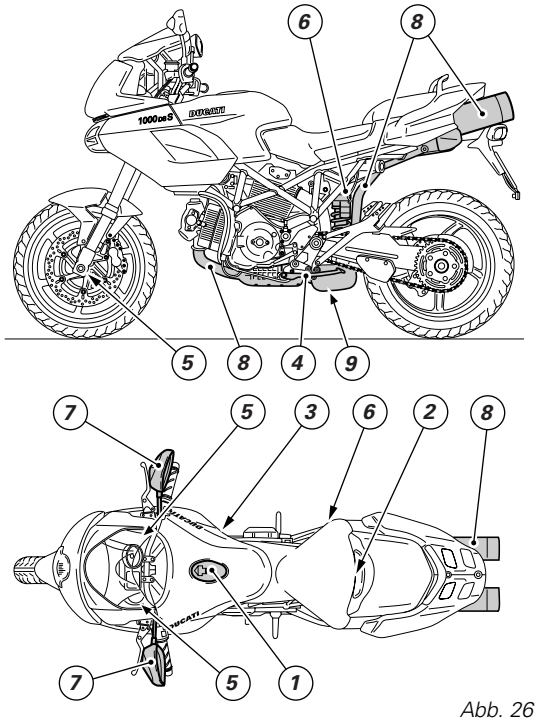


Abb. 26

D

Kraftstofftankverschluss *(Abb. 27)*

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Verschluss (2, Abb. 27a) anheben.

Schließen

Den Verschluss (2) mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis

Das Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 54) sicherstellen, dass der Deckel korrekt geschlossen ist.

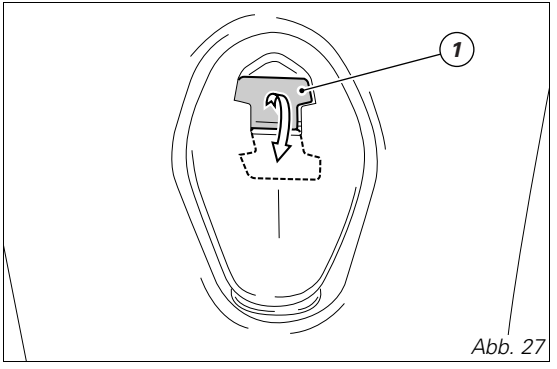


Abb. 27

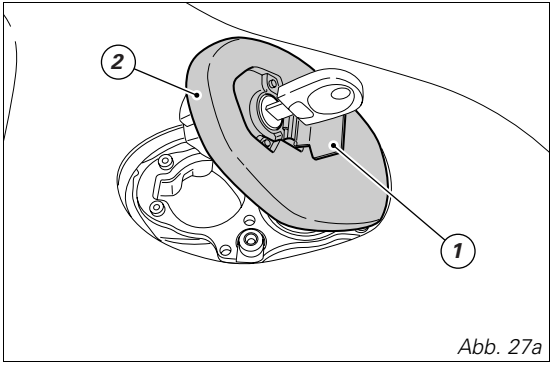


Abb. 27a

Beifahrersitzbankschloss und Helmhalter.

Öffnen *(Abb. 28)*
Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis das Schloss entriegelt. Die Sitzbank (2) hinten anheben und durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Haltern lösen.

Schließen
Die Sitzbank an den Arretierzungen am Tank ansetzen und zurück ziehen, bis sie korrekt eingehakt ist.
Hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet.
Die Beifahrersitzbank leicht anheben, um zu kontrollieren, dass sie korrekt eingerastet ist.

Unter der Beifahrersitzbank befindet sich ein Haken für das Kabel zur Helmbefestigung. Das Kabel (A) durch den Helm führen und die Kabelschlaufen am Haken sichern. Den Helm zur linken Seite (Abb. 29) herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung
Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz, wenn das Motorrad abgestellt wird. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Das Helmkabel muss unter dem linksseitig eingehängt werden. Nur in dieser Position kann die Sitzbank wieder verriegelt werden.

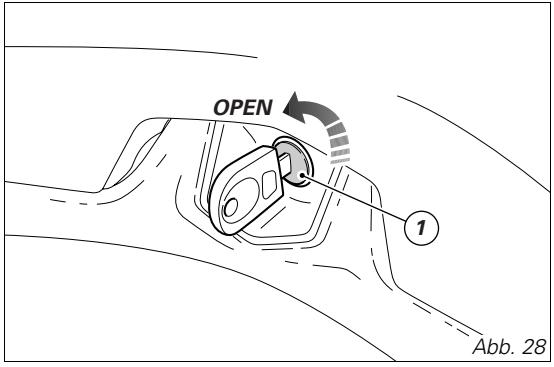


Abb. 28

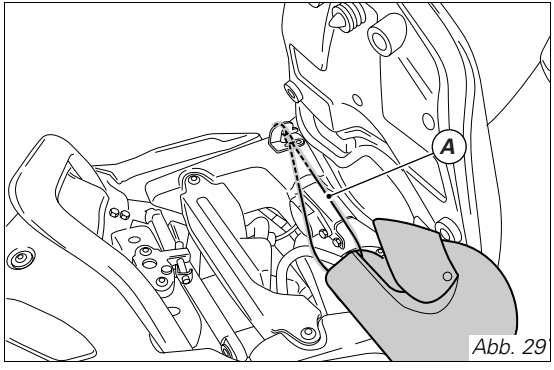


Abb. 29

D

Dokumentenfachschloss

Zum Öffnen der Dokumentenfachklappe den Schlüssel in das Schloss (1) stecken und gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis das Schloss entriegelt (Abb. 30).
Die Klappe öffnen (Abb. 30a), um an das Dokumentenfach zu gelangen, in dem sich die Bedienungs- und Wartungsanleitung und die Werkzeugtasche befinden (siehe Seite 55).

Wichtig

Keine schweren oder metallischen Gegenstände in diesem Fach ablegen, die während der Fahrt verrutschen und ein instabiles Fahrverhalten des Motorrads zur Folge haben könnten.

Zum Schließen einfach den Deckel im Schlossbereich andrücken, bis er hörbar einrastet.
Den Schlüssel abziehen.

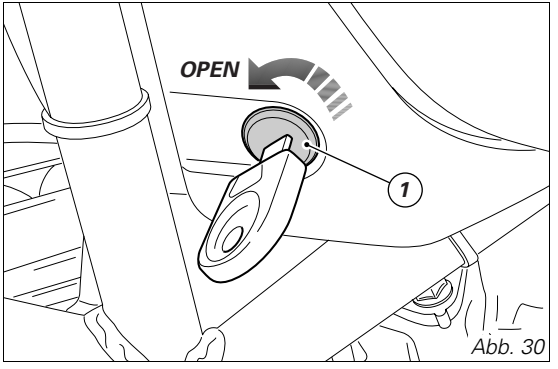


Abb. 30

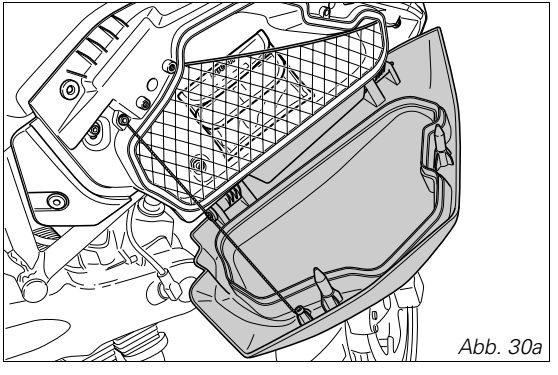


Abb. 30a

Seitenständer *(Abb. 31)*

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist. Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zum mit starken Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad linksseitig neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagerecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen. Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2), der dem Steuergerät die jeweilige Position des Seitenständers mitteilt, regelmäßig zu prüfen. Zum Schutz dieser Anlage wurde eine 3A-Sicherung vorgesehen, die seitlich an der Batterie angeordnet ist (siehe Seite 93).

Hinweis
Mit eingeklapptem Seitenständer kann der Motor im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel gestartet werden.

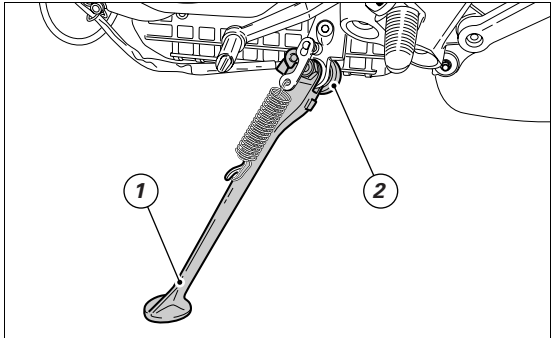


Abb. 31

Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme sowie in der Federvorspannung einstellbar.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) zur Änderung der Zugstufe (Abb. 32);
2) zur Änderung der Federvorspannung (Abb. 32);
3) zur Änderung der Druckstufe (Abb. 33).

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen.
Mit einem 3 mm-Inbusschlüssel die jeweils am Scheitel der Gabelholme angeordnete Einstellschraube (1) verdrehen, um die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe zu verstellen.
Mit einem 3 mm-Inbusschlüssel die Einstellschraube (3) am hinteren Gabelholm verdrehen, um die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe zu verstellen.
Beim Drehen der Einstellschraube (1) sind Rastungen vernehmbar, von denen jede einer Dämpfposition entspricht. Bei der Einstellschraube (3) erfolgt die Verstellung kontinuierlich (mit Schraube). Die vollständig eingeschraubte Einstellschraube entspricht der Position „0" bzw. der maximalen Dämpfung. Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Einrastpositionen mitzählen, die jeweils den Positionen 1, 2 bzw. einer progressiv weicheren Dämpfung entsprechen.

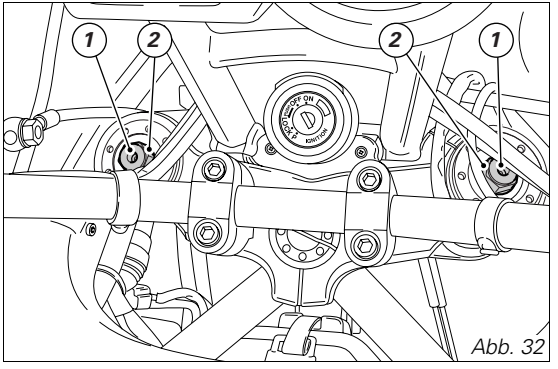


Abb. 32

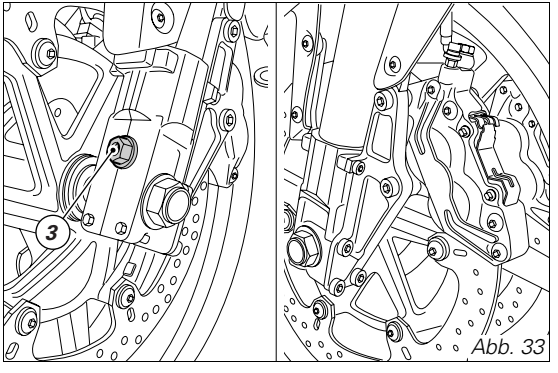


Abb. 33

Die STANDARD-Einstellungen sind folgende:
Druckstufe: 9 Klicks;
Zugstufe: 12 Klicks.
Federvorspannung 10 mm.
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel verdrehen.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein *(Abb. 34)*
Das Zentralfederbein hat außen liegende Einstellschrauben, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulässt.
Die Einstellschraube an der linken Seite (1), an der unteren Federbeinanlenkung an der Schwinge, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.
STANDARD-Einstellung von der vollkommen geschlossenen Position (im Uhrzeigersinn):
- *die Einstellschraube (1) um 12 Klicks herausdrehen.*
- *die Einstellschraube (2) um 10 Klicks herausdrehen.*

Federvorspannung 22 mm
Mit den zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden.
Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch ***Anziehen*** *bzw.* ***Lockern*** *der unteren Nutmutter wird die Vorspannung* ***erhöht*** *bzw.* ***vermindert.***

Achtung
Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

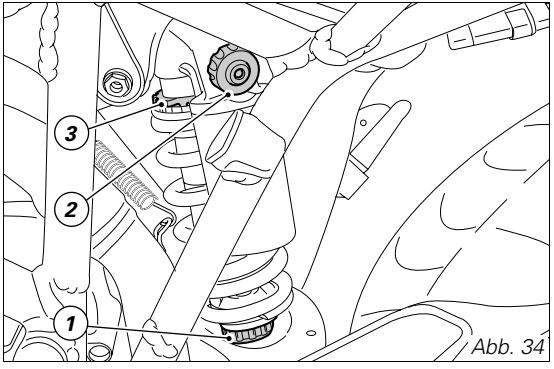


Abb. 34

Einstellen der Rückspiegel

Der Rückspiegel kann durch Drücken im Randbereich in die gewünschte Position gebracht werden (Abb. 35). Um den Rückspiegel in der endgültigen Position blockieren zu können, muss die Schraube im unteren Bereich des Halters angezogen werden (Abb. 35a).

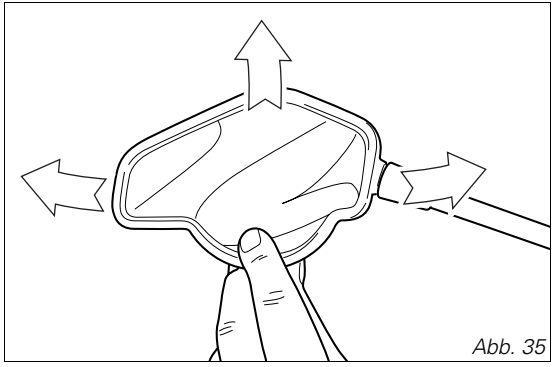


Abb. 35

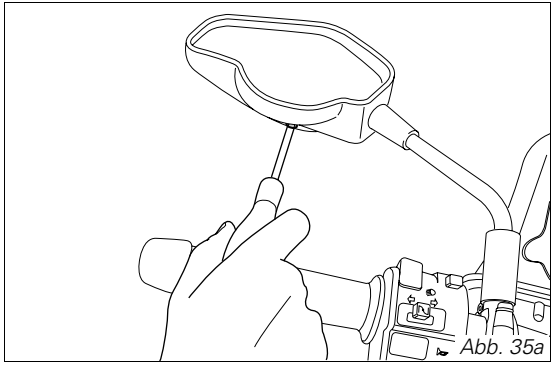


Abb. 35a

Änderung des Setups

Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.
Die Änderung des Setups ist ein äußerst delikater und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne diesbezügliche Erfahrung ausgeführt wird.
Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert (H Abb. 36) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, durch das Variieren der Arbeitsposition des Federbeins (Abb. 36a) das Motorradsetup gemäß seinen Anforderungen zu ändern. Nach dem Lockern der Muttern (3) der Kugelgelenke (1) einen Maulschlüssel auf die Abflachung (A) der Schubstange setzen und das Motorradheck durch Drehen der Schubstange (2) anheben oder absenken. Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

Hinweis
Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Achtung
Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenkachsen (1) gemessene 255 mm nicht überschreiten.

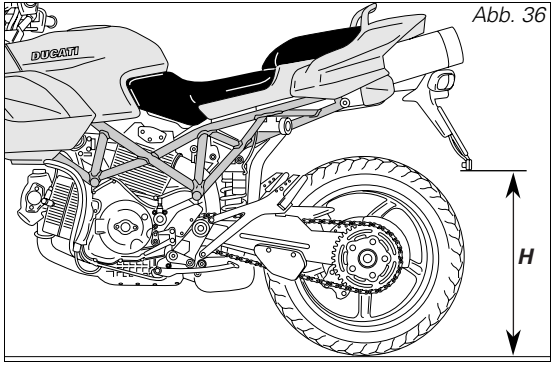


Abb. 36

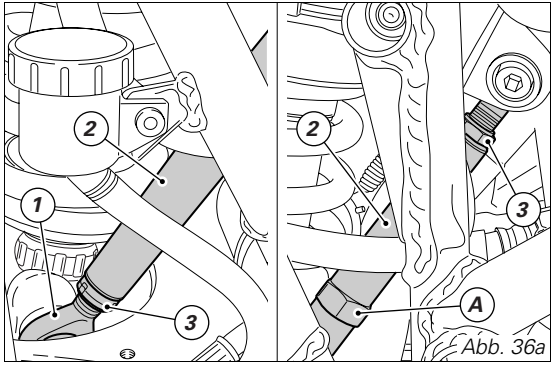


Abb. 36a

HINWEISE ZUM GEBRAUCH

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Höchstdrehzahl *(Abb. 37)*
Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:
1) Bis 1000 km;
2) Von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km
Während der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden: 5500÷6000 $^{U/min}$.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu betreiben.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km
Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen jedoch noch nicht überschritten werden:
7000 $^{U/min}$.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors begünstigt und weniger Inspektionen und Einstellungen werden daran erforderlich sein.

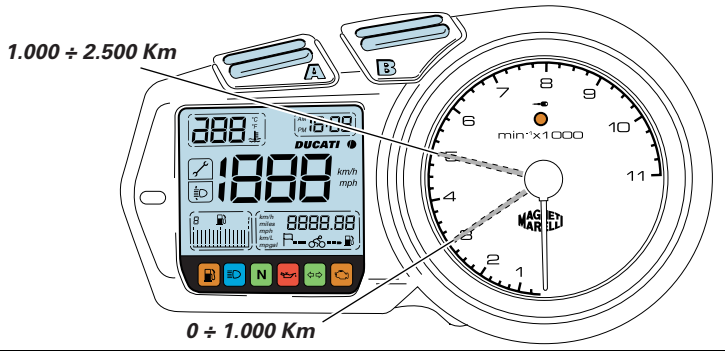


Abb. 37

Kontrollen vor dem Motorstart

Achtung
Die Missachtung der erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren kann zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers führen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 54).

Motorölstand
Den Ölstand am Schauglas kontrollieren. Falls nötig nachfüllen (Seite 80).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit
Den Flüssigkeitsstand in den jeweiligen Ausgleichsbehältern überprüfen (Seite 61).

Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 78).

Funktionalität der Steuerungen
Die Pedal- und Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen
Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 69).

Schlösser
Den korrekten Sitz des Tankdeckels (Seite 38) und der Beifahrersitzbank kontrollieren (Seite 39).

Seitenständer
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 41).

Achtung
Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen DUCATI-Vertragshändler oder -Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen (siehe Seite 10).

1) *Den Zündschlüssel auf **ON** drehen (Abb. 38). Prüfen, dass die grüne Kontrollleuchte **N** (8, Abb. 6) und die rote Kontrollleuchte (7, Abb. 6) am Cockpit aufleuchten.*

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen (Seite 14).

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen und der Seitenständer hochgeklappt ist.

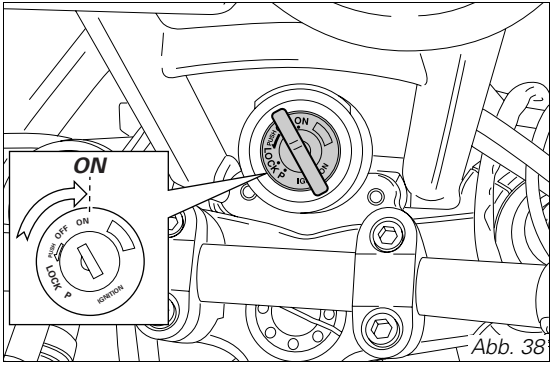


Abb. 38

D

*2) Sicherstellen, dass sich der Killschalter (1, Abb. 39) auf ○ (**RUN**) befindet, dann den Startknopf (2) drücken.*

Dieses Modell hat eine Startautomatik.
Dank einer Servounterstützung reicht ein kurzer Druck auf den Startknopf (2) aus, um den Motor zu starten.
Der Motor wird daraufhin abhängig von Außen- und Motortemperatur so lange angekurbelt, bis er anspringt.
Der Anlassermotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt.
Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sek. warten, dann den Startknopf (2) erneut drücken.
Den Motor anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

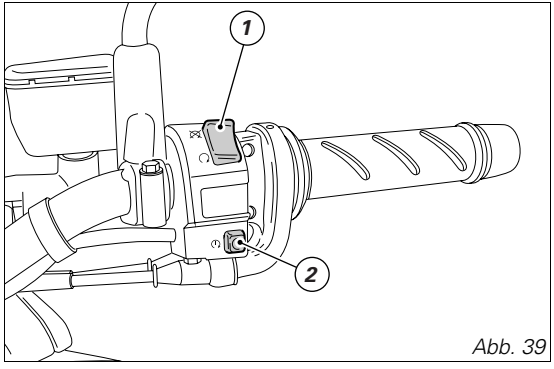


Abb. 39

Hinweis
Auch bei entladener Batterie wird das Mitschleifen des Anlassermotors nach dem Motorstart automatisch verhindert.

Wichtig
Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Stellen erreichen kann, die eine Schmierung brauchen.

Starten und Fahrtantritt

1) *Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.*
2) *Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.*
3) *Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.*
4) *Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.*
5) *Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen, um die Motordrehzahl zu reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen. Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen. Die Bedienelemente überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.*

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor abgewürgt wird.

Achtung

Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden.
Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Kontrolle über das Motorrad führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein lang andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

*Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** stellen und so den Motor abstellen (Seite 29).*

Parken

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 41).
*Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf **LOCK** drehen.*
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht angeschaltet gelassen bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position P drehen.

Wichtig

*Den Zündschalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z. B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlössern, usw.) ist sehr gefährlich und kann Schäden am Motorrad und Verletzungen des Fahrers und des Beifahrers verursachen.

Tanken *(Abb. 40)*
Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben.

Achtung
Bleifreien Kraftstoff mit einer Oktanzahl von mindestens 95 ROZ tanken (siehe Tabelle „Betriebsstoffe“ auf Seite 85).
In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

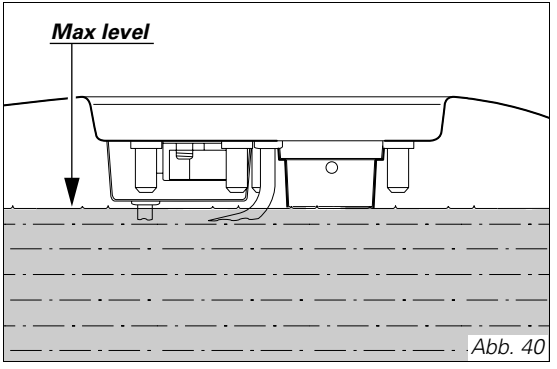


Abb. 40

D

Mitgeliefertes Zubehör *(Abb. 41)*
Im Staufach unter der rechten Verkleidungshälfte, das nach dem Öffnen der Verschlussklappe (siehe Seite 40), zugänglich ist, befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung;
Kabel zur Helmbefestigung;
Kompletter Werkzeugsatz, bestehend aus (Abb. 42):
- *Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerze;*
- *Stift für Zündkerzenschlüssel;*
- *Zweifach-Schraubendreher;*

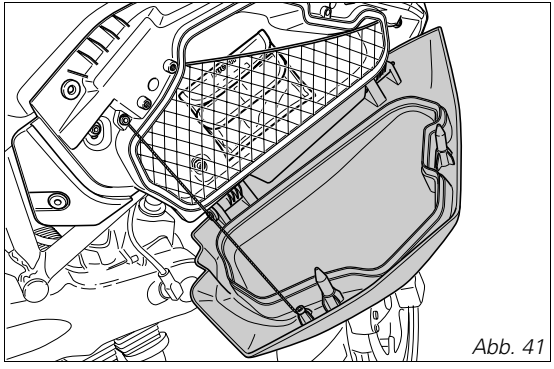


Abb. 41

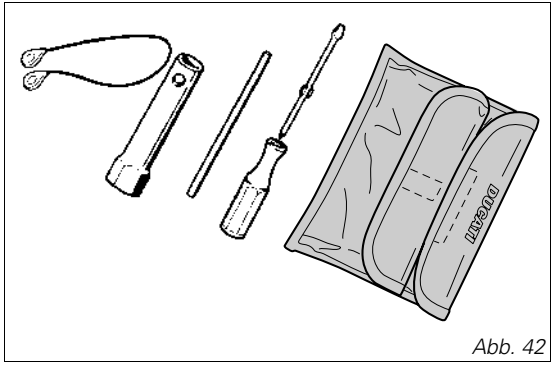


Abb. 42

D

Ausbau der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um Schäden an den lackierten Teilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, beim Zusammenbau die Befestigungsschrauben stets mit den Nylon-U-Scheiben unterlegen.

Bewegliche Cockpitverkleidung

Die vier Schrauben (1) zur Befestigung der beweglichen Cockpitverkleidung an den mit Dichtungen (2) versehenen Haltern abnehmen.
Die bewegliche Cockpitverkleidung komplett mit Windschild abnehmen (Abb. 43).
Für den Austausch des Windschilds die Schrauben (3) mit den Nylon-Unterlegscheiben (4) mit einem passenden Torx-Schlüssel lösen, dabei die Gummi-Selbstspannmuttern (5) von der Innenseite der Cockpitverkleidung blockieren (Abb. 43a).

Bei der Montage eines neuen Windschilds die Schrauben (2) bei der mittleren beginnend festziehen.
Nicht vergessen, an den Haltern die Dichtungen (2) zu unterlegen, dann die bewegliche Cockpitverkleidung ausrichten und beidseitig mit den Schrauben (1) befestigen.
Die Schrauben (1) festziehen.

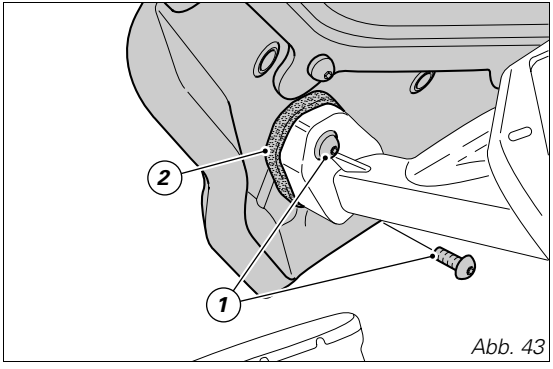


Abb. 43

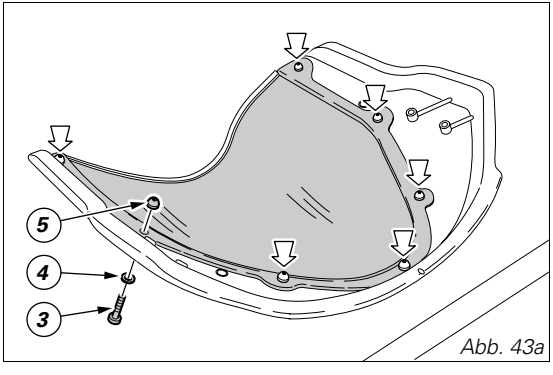


Abb. 43a

D

Feste Cockpitverkleidung

Die sechs Schrauben (1) für die Befestigung der inneren Abdeckung beidseitig an der Cockpitverkleidung lösen und nach oben hin abziehen (Abb. 44).

Hinweis

Beim Abnehmen der Abdeckung darauf achten, dass die Lackierung der Cockpitverkleidung nicht beschädigt wird.

Die sechs Schrauben (2) für die Befestigung der festen Cockpitverkleidung am Scheinwerferhalter (Abb. 44a) lösen.
Die Cockpitverkleidung abnehmen.

Bei der Montage erst die vier mittleren Schrauben, dann die beiden seitlichen Schrauben festziehen.
Die innere Abdeckung an der festen Cockpitverkleidung ausrichten und die Bohrungen fluchten lassen.
Die sechs Schrauben (1) mäßig anziehen, um die Einsätze an der festen Cockpitverkleidung nicht zu beschädigen.

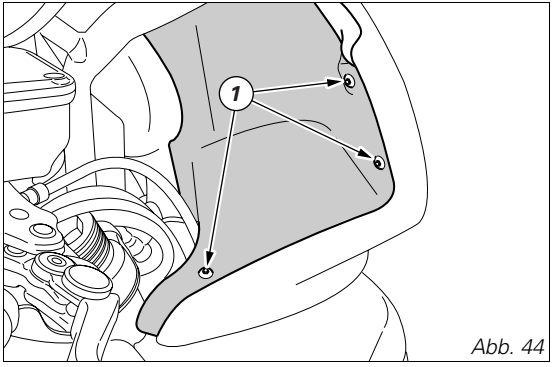


Abb. 44

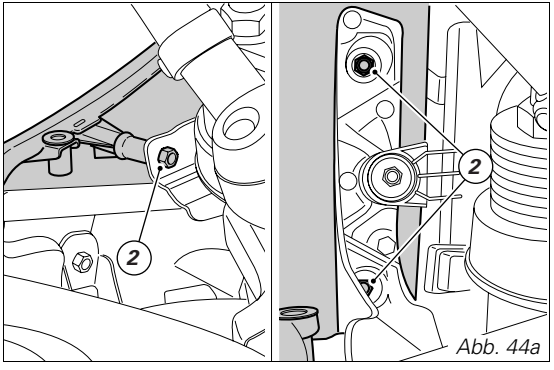


Abb. 44a

Linke Verkleidungshälfte

An der linken Seite, innen an der Verkleidung, den Schnellverschluss (1) um ¼ -Drehung gegen den Uhrzeigersinn drehen und die linke Verkleidungshälfte lösen (Abb. 45).

Um den hinteren Teil der linken Verkleidungshälfte abzunehmen, das Feststellelement (2) bis zum Blockieren am Rahmenhalter herausziehen; zur Erleichterung dieses Arbeitsschritts von außen, im Bereich des Feststellelements, auf die Verkleidungshälfte (Abb. 46) drücken.

Die linke Verkleidungshälfte von den Haltestreben des Kraftstofftanks abziehen.

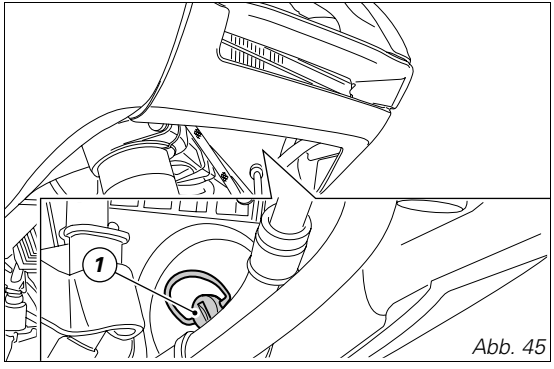


Abb. 45

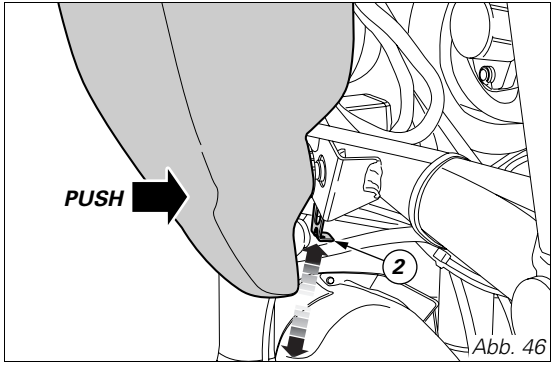


Abb. 46

D

Vor der Montage prüfen, dass an der Innenseite der Verkleidungshälfte die Gummis (3) und die Dichtung (4) korrekt am Zapfen (5) (Abb. 47) ausgerichtet sind.
Die linke Verkleidungshälfte am hinteren Ende beginnend montieren, dabei die Stifte des Tanks in die Gummis (Abb. 47a) einfügen.
Die Verkleidungshälfte am Zapfen (5) andrücken, um das Feststellelement (2) am Ende des Zapfens einhaken zu können.
Den vorderen Schnellverschluss (1) einhaken, dazu andrücken und um ¼-Drehung im Uhrzeigersinn drehen.

Seitenkoffer

Das Motorrad ist für die Montage von Seitenkoffern vorbereitet. Diese sind beim Ducati-Store erhältlich. Dem Koffersatz sind alle zur Montage nötigen Teile sowie eine Bedienungsanleitung beigefügt.

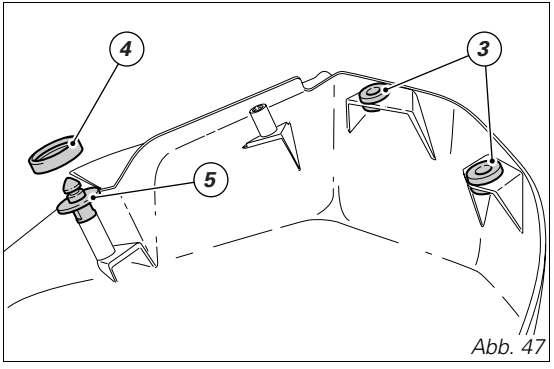


Abb. 47

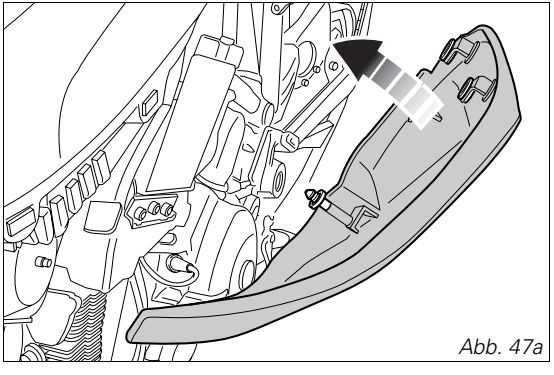


Abb. 47a

D

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands

*Der Stand darf nicht unter die Markierung **MIN** absinken, die auf den entsprechenden Behältern (Abb. 48 und Abb. 48a) aufgestanzt ist.*
Ein zu niedriger Stand führt zum Eindringen von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in der Tabelle der regelmäßigen Routinewartung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

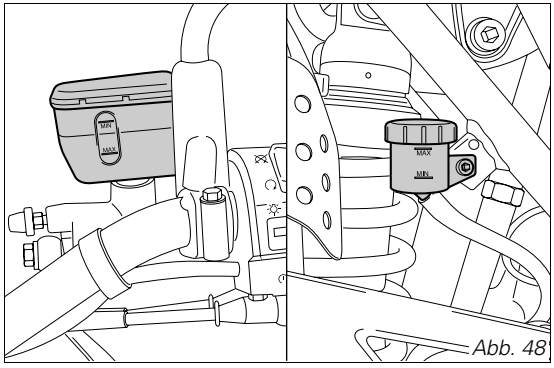


Abb. 48

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage
Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und ggf. Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung
Die Brems- und Kupplungsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und an Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals Ölsorten von unterschiedlicher Qualität vermischen.
Die perfekte Dichtheit der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage *(Abb. 48a)*
Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.

Achtung
Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf jedoch nicht überschritten werden.

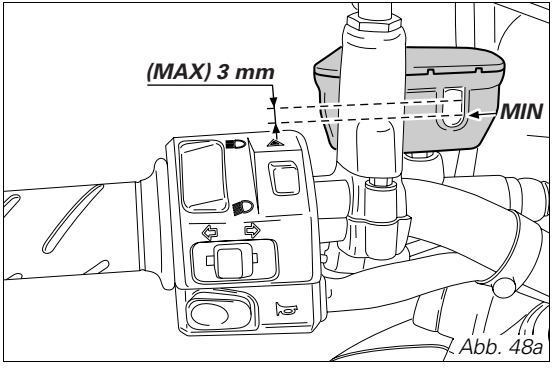


Abb. 48a

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge *(Abb. 49)*
Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.
Die Bremsbeläge der Hinterradbremse müssen dann ausgewechselt werden, wenn durch den Spalt zwischen den Bremssattelhälften nur noch ca. 1 mm Reibmaterial (Abb. 49a) zu sehen ist.

Wichtig
Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

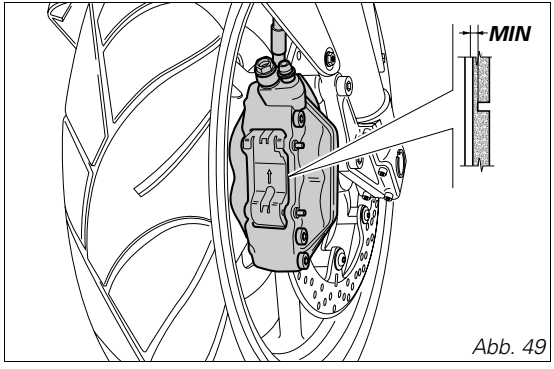


Abb. 49

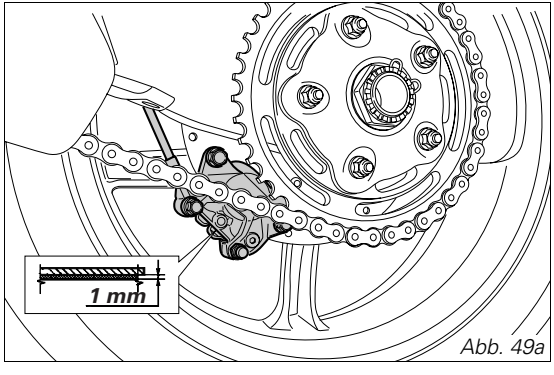


Abb. 49a

D

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeitintervallen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelung des Gaszugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Den Gaszug betätigen, um zu prüfen, dass er reibungsfrei in der Ummantelung gleitet. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen erweisen sollten, von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

Um solchen Problemen zuvorzukommen, wird empfohlen, das Gaszuggehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 50) zu öffnen und das Ende des Zugs und die Zugrolle mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

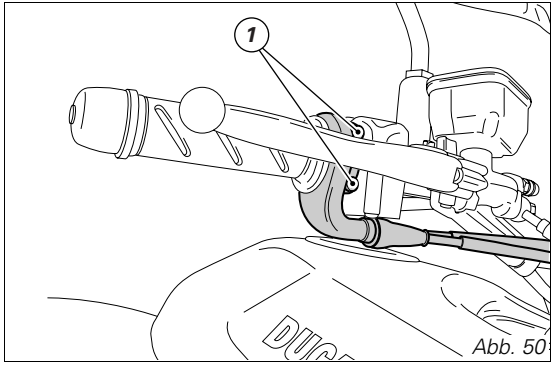


Abb. 50

Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gaszuggehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 6 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle einer Reibung unterliegenden Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten (1 Abb. 50a).

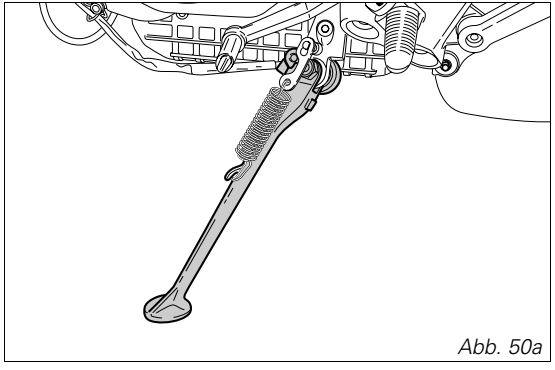


Abb. 50a

Einstellen des Gasgriffspiels

Der Gasgriff muss in allen Lenkpositionen ein am Griffaußenrand gemessenes Spiel von 1,5÷2,0 mm aufweisen (Abb. 51).
Sollte dies nicht der Fall sein, muss das Gasgriffspiel an den Einstellern (1) am Drosselklappenkörper reguliert werden Abb. 52).

Wichtig

Es wird empfohlen, sich für die Einstellung des Gasgriffspiels an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.

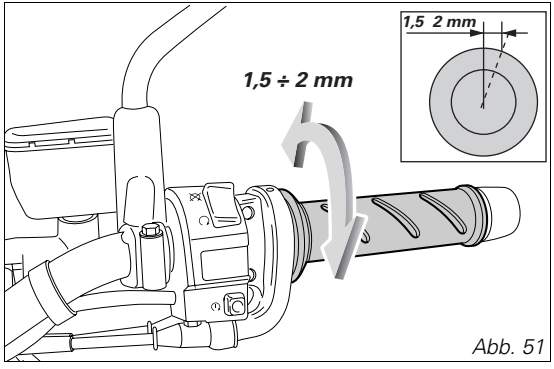


Abb. 51

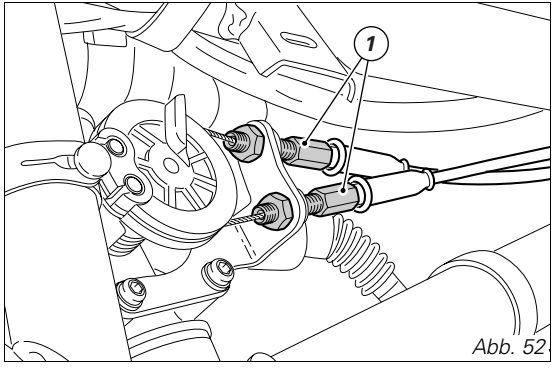


Abb. 52

D

Aufladen der Batterie *(Abb. 53)*
Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
Die linke Verkleidungshälfte abnehmen (siehe Seite 59.) Dann zuerst den negativen, schwarzen (-), dann den roten, positiven (+) Anschluss abziehen.
Die beiden Befestigungsschrauben (1) der Haltebügel lösen und die Batterie aus ihrer Aufnahme nehmen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Den roten Leiter des Ladegeräts an den positiven Anschluss (+) der Batterie, den schwarzen Leiter an den negativen Anschluss (-) anschließen.

D

Wichtig
Die Batterie stets zuerst an das Batterieladegerät anschließen, dann dieses einschalten: Eventuell an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihre Aufnahme einsetzen, dann die Haltebügel mit den Schrauben (1) befestigen. Die Kabelenden anklemmen und hierzu die Befestigungsschrauben einfetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern.

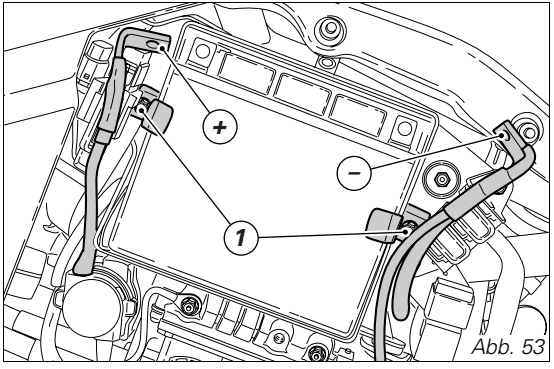


Abb. 53

Achtung
Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

Kontrolle der Antriebskettenspannung *(Abb. 54)*
Das Motorrad verschieben, um die Position zu finden, in der die Kette am straffsten ist.
Das Motorrad auf dem Seitenständer abstellen und am weitest hervorstehenden Punkt des seitlichen Kettenschutzes den Abstand zwischen der Hinterradschwinge und der Mitte des unteren Kettenstrangs überprüfen. Der Wert muss zwischen 38 und 42 mm liegen, wie auf dem an der Schwinge angebrachten Aufkleber angegeben. Bei abweichenden Werten die Kette entsprechend nach- bzw. entspannen.

Wichtig
Wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Schrauben (1, Abb. 54a) der Hinterradschwinge ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von extremer Wichtigkeit.

Wichtig
Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

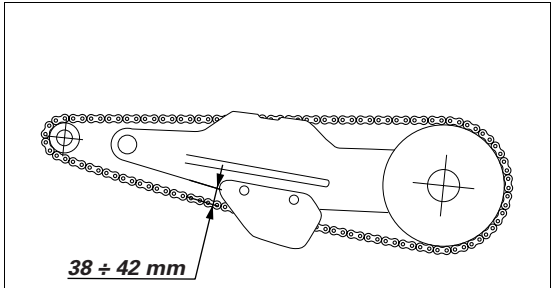


Abb. 54

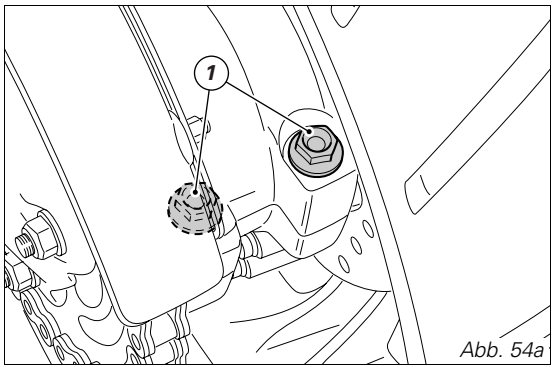


Abb. 54a

D

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.
Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.
Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühbirnen des Scheinwerfers

Beim Austauschen einer durchgebrannten Glühbirne darauf achten, dass die Ersatzbirne die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die auf Seite 92„Elektrische Anlage“ angegeben sind. Vor dem Wiedereinbau der entfernten Teile die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne prüfen.
Auf der Abb. 55 wird die Position der Glühbirne des Abblendlichts (LO), des Fernlichts (HI) und des Standlichts (1) angegeben.

Um an die Scheinwerferglühbirnen zu gelangen, müssen die obere und die untere Klammer (2) seitlich an der festen Cockpitverkleidung, im Bereich darunter (Abb. 56), ausgehakt und der Deckel (3) geöffnet werden.

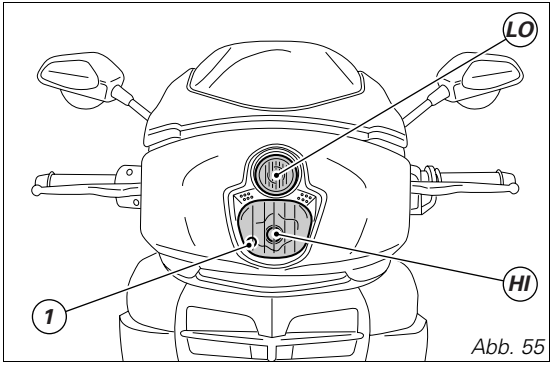


Abb. 55

Hinweis
Zur Vereinfachung wird der Scheinwerfer vom Motorrad abgenommen dargestellt.

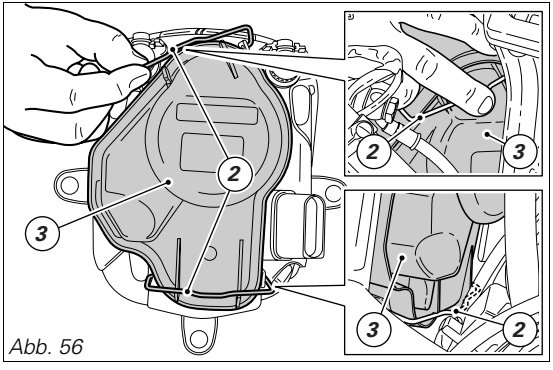


Abb. 56

Abblendlicht (oberes)

Die Stecker (4) von den Anschlüssen der Glühbirne abziehen.
Die Halteklammer (5) eindrücken, an ihren Enden zusammendrücken (Abb. 57) und aus der Lampenfassung lösen.
Die Halteklammer (5) anheben.

Die durchgebrannte Glühbirne (6) herausnehmen und durch eine neue ersetzen, dabei darauf achten, dass das Glas (Abb. 58) nicht berührt wird.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.

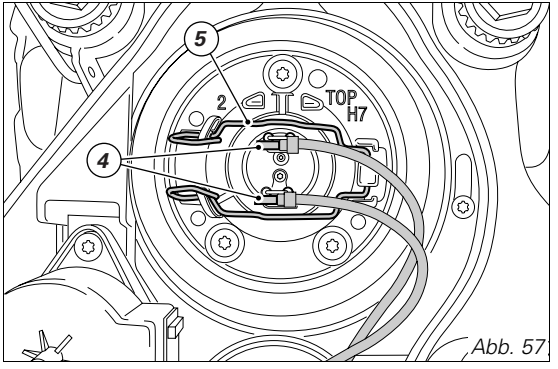


Abb. 57

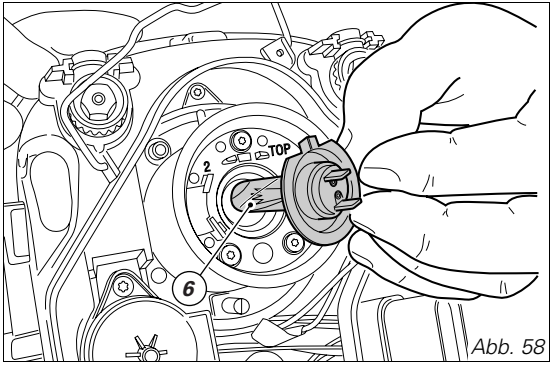


Abb. 58

D

Hinweis US-Version

Zum Entfernen der Glühbirne des Abblendlichts (7) den Stecker (A) vom Kabel abziehen, die Lampenfassung gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann die durchgebrannte Glühbirne (Abb. 59) herausnehmen und durch eine neue identische ersetzen. Für die Montage die Glühbirne im Uhrzeigersinn eindrehen und so in der Lampenfassung fixieren.

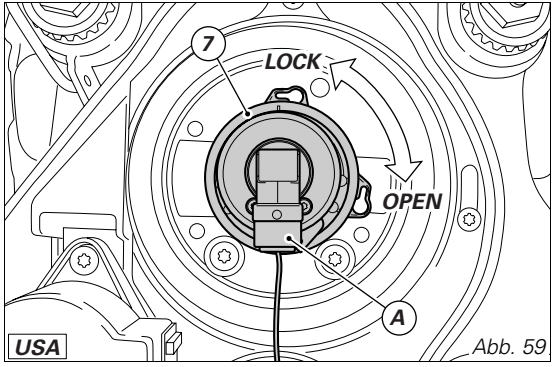


Abb. 59

Fernlicht (unteres)

Die Stecker (8) von den Anschlüssen der Fernlichtglühbirne abziehen (Abb. 60)
Die Halteklammer (9) nach unten drücken, an ihren Enden zusammendrücken und aus der Lampenfassung lösen.
Die Halteklammer (9) anheben.

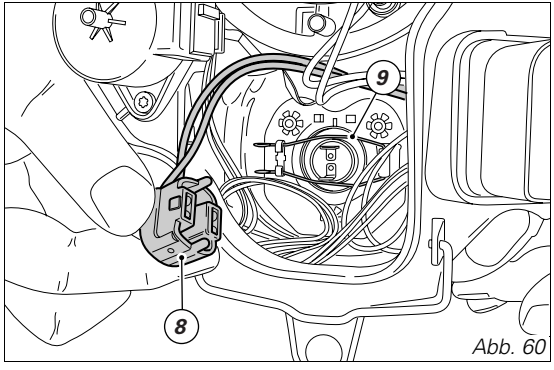


Abb. 60

D

Die durchgebrannte Glühbirne (10) herausnehmen und durch eine neue ersetzen, dabei darauf achten, dass das Glas (Abb. 61) nicht berührt wird.

Standlicht

Die Stecker (11) von den Anschlüssen abziehen (Abb. 62). Die durchgebrannte Standlichtglühbirne (12) aus ihrer Fassung herausnehmen und durch eine neue identische ersetzen.

Einbau der Glühbirnen

Nach dem Austausch der Glühbirnen alle vorher gelösten Steckverbindungen wiederherstellen. Die Scheinwerferabdeckung in ihren Sitz einrasten lassen und mit den Halteklammern am Scheinwerfergehäuse befestigen.

Hinweis

Die Kabel können beliebig angeschlossen werden.

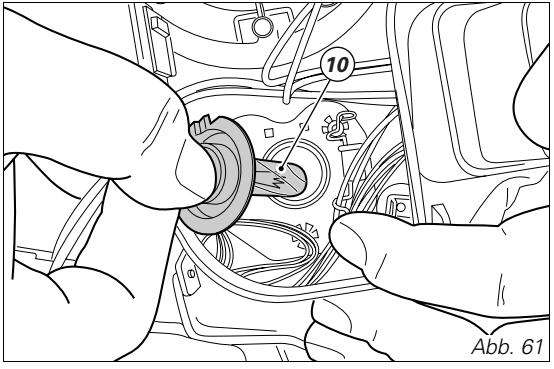


Abb. 61

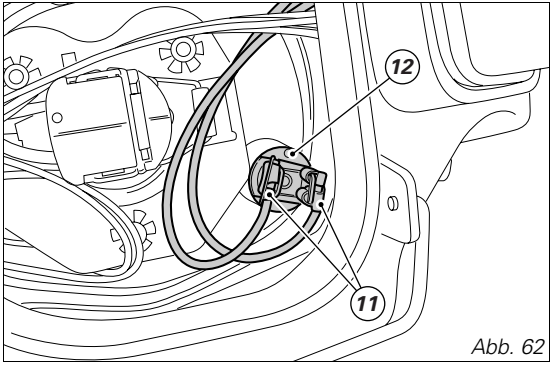


Abb. 62

Austausch der Glühbirnen an den vorderen Blinkern

Die vorderen Blinker sind in den Rückspiegeln integriert. Zum Austausch der Glühbirnen die Schraube (1) lösen und die Linse (2) des Blinkers vom Rückspiegelkörper (Abb. 63) nehmen.

Die Glühbirne (3) hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen Die Glühbirne durch eine identische ersetzen und bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen (Abb. 64).
Danach die Linse (2) in die Aufnahme am Halter einsetzen und ausrichten.
Die Linse mit der Schraube (1) befestigen.

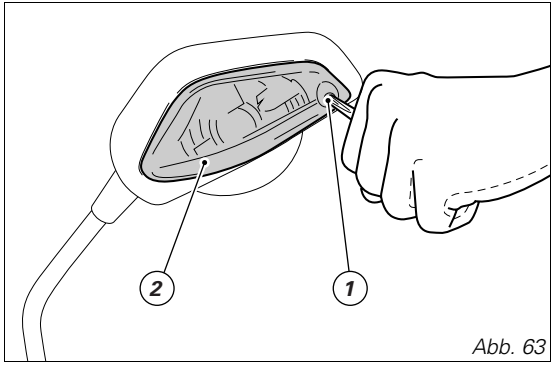


Abb. 63

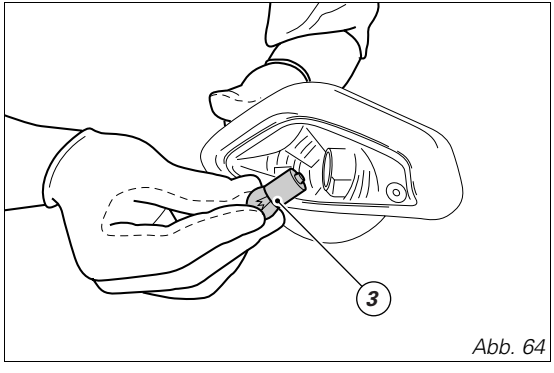


Abb. 64

Austausch der Glühbirnen an den hinteren Blinkern

Zum Wechseln der Blinkerglühbirnen das Blinkergehäuse (1) um eine ¼-Drehung drehen, so dass die Linse nach oben weist, dann das Gehäuse aus der Rücklichthalterung herausziehen (Abb. 65).
Die Glühbirne (2, Abb. 65a) hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Danach das Blinkergehäuse (1) montieren und durch Drehen um ¼-Drehung an der Rücklichthalterung befestigen.

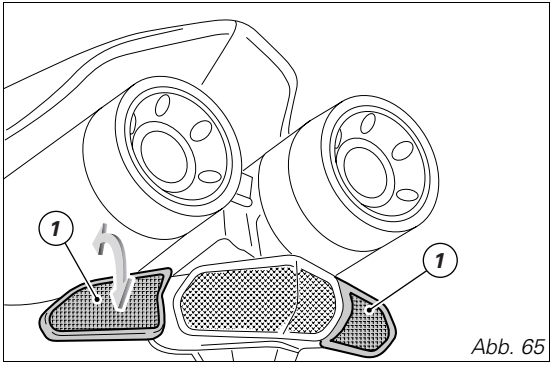


Abb. 65

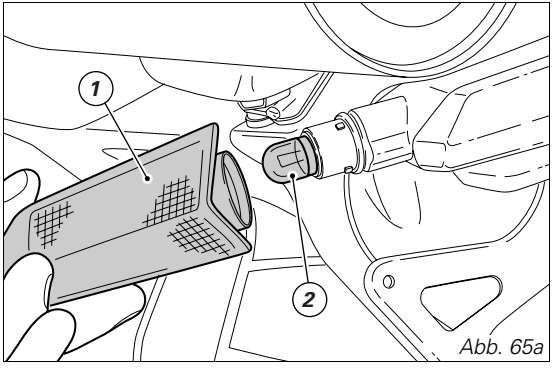


Abb. 65a

D

Austausch der Glühbirnen der Kennzeichenbeleuchtung und des Bremslichts

Die beiden Schrauben (1) zur Befestigung der Rücklichthalterung am Kennzeichenhalter an dessen Innenseite lösen.
Die Schraube (2) lösen, dann die Rücklichthalterung (Abb. 66) etwas abziehen.
Den Stecker (A) der hinteren Verkabelung lösen, dann die Rücklichthalterung (Abb. 67) abnehmen.

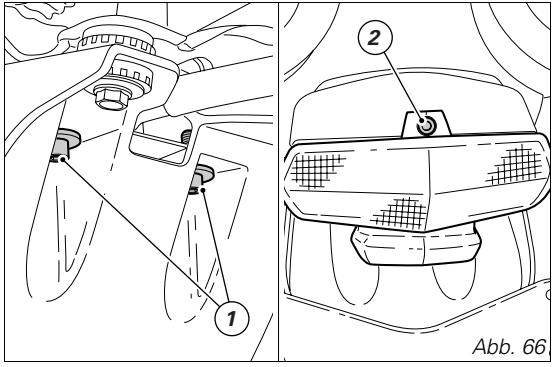


Abb. 66

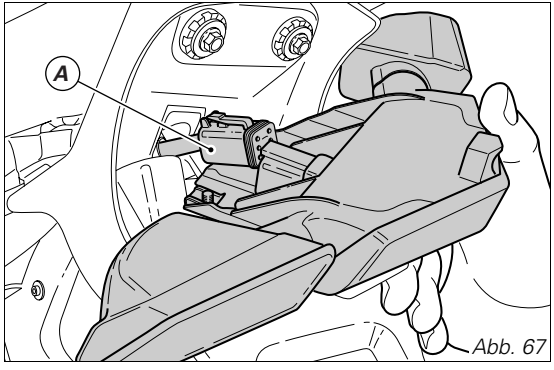


Abb. 67

D

Die beiden selbstschneidenden Schrauben (3) zur Befestigung des Napfs (4) mit dem Transparent der Kennzeichenbeleuchtung lösen.
Den Napf mit dem Transparent abziehen, dann die Glühbirne (5) der Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 68) austauschen.
Für den Austausch der Bremslichtglühbirne in der bereits beschriebenen Weise verfahren und dabei das Transparent (6) des Bremslichts aus seinem Halter nehmen.
Die Glühbirne (7) eindrücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen, dann austauschen (Abb. 69).
Bei der Montage des Transparents (6) darauf achten, die Führungszapfen (B) korrekt in ihren Sitz am Halter einzufügen.

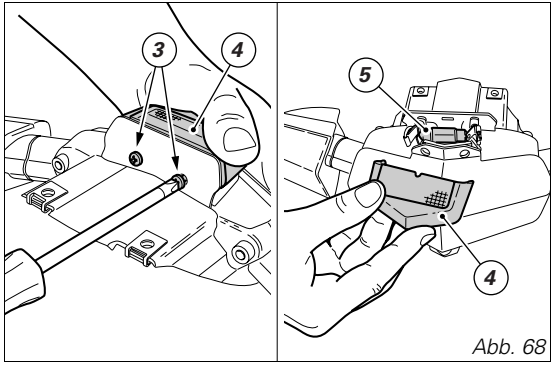


Abb. 68

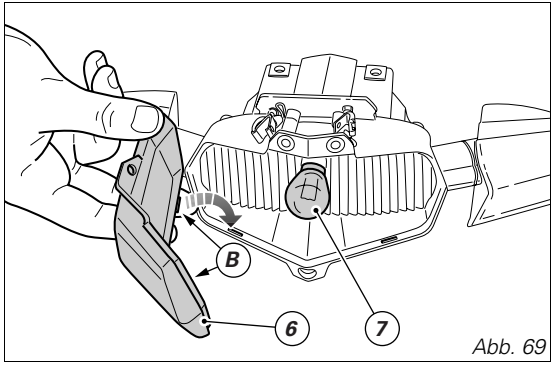


Abb. 69

Ausrichten des Scheinwerfers *(Abb. 70)*
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm senkrecht aufstellen. Eine waagerechte Linie ziehen, die auf der Höhe der Scheinwerfermitte liegt und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.
Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen. Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

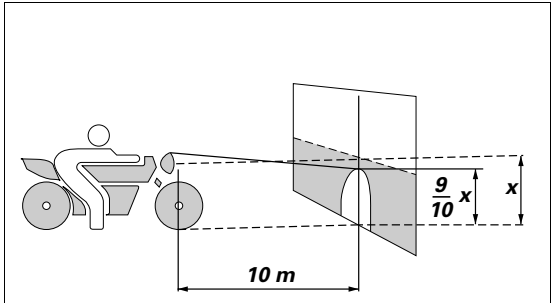


Abb. 70

Hinweis
Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels den italienischen Richtlinien.
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers *(Abb. 71)*
Die senkrechte Ausrichtung des Scheinwerfers erfolgt über die Tasten (A) und (B) am Cockpit (Funktion „Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers", siehe Seite 21).

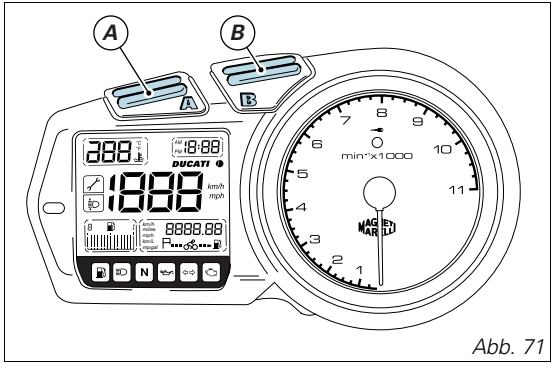


Abb. 71

D

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
220 kPa (2,2 bar - 32,3 psi)
Reifendruck hinten:
240 kPa (2,4 bar - 35,2 psi)
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

D

Reparatur oder Austauschen der Reifen (Tubeless)

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen gewissen Druckverlust aufweisen, muss er genau auf eventuelle Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden.
Beim Austauschen Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, prüfen, dass die Schutzkappen fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rades erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Für den Reifenwechsel wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um sicher zu sein, dass Aus- und Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S. Abb. 72) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen.
Die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Eventuell im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

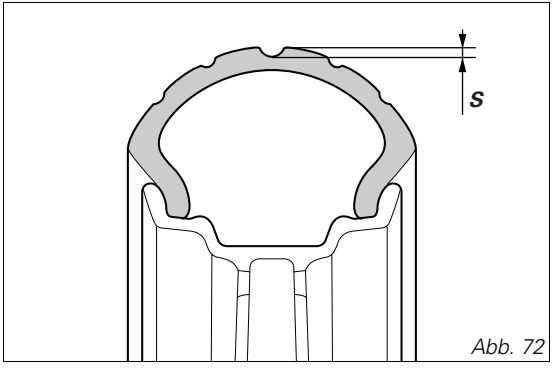


Abb. 72

Kontrolle des Motorölstands *(Abb. 73)*
Der Motorölstand kann am Schauglas (1) unter dem rechtsseitigen Kupplungsdeckel abgelesen werden. Den Ölstand bei völlig senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachfüllen. Dazu die Verschlusskappe (2) abschrauben und Öl bis zur Höchstmarke nachfüllen. Die Verschlusskappe wieder aufschrauben.

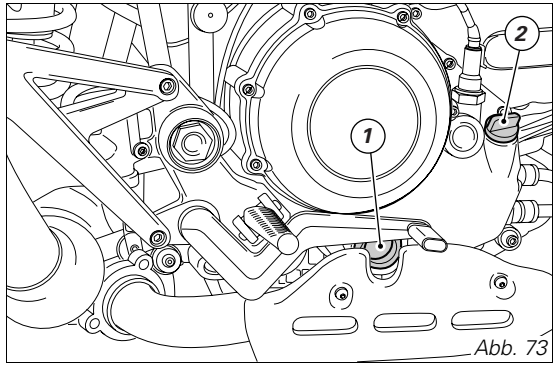


Abb. 73

Wichtig
Zum Wechseln des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der Routinewartung (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

D

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort sich innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet (Abb. 74).

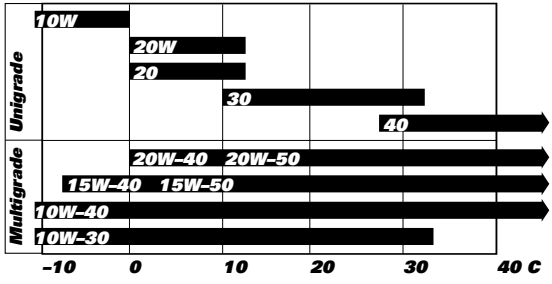


Abb. 74

Zündkerzenreinigung und -wechsel *(Abb. 75)*
Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Für die Kontrolle und den eventuellen Austausch wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, wo das Kerzenbild analysiert werden kann: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand.
Bei der Überprüfung wird auch der Verschleiß der mittleren Elektrode und der Elektrodenabstand kontrolliert, der 0,6÷0,7 mm betragen muss.

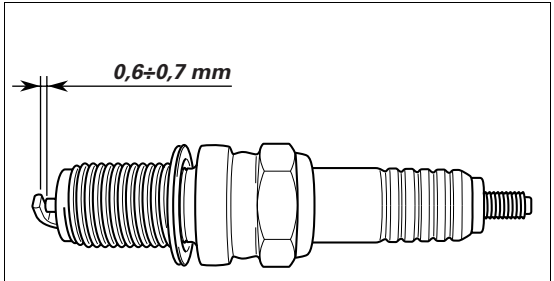


Abb. 75

Wichtig
Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Die Verwendung von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads gefährden.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:
Motorrad reinigen;
Kraftstofftank leeren;
durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die inneren Organe verteilen kann;
das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben;
die Batterie abklemmen und ausbauen.
Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und eventuell nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Tuch abdecken (aus dem Ducati Performance-Zubehörkatalog), das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, u. a.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.
Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden Normen verwenden.

Maße *(mm) (Abb. 76)*

Gewichte

Trockengewicht:
196 kg.
Zulässiges Gesamtgewicht:
410 kg.

Achtung
Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

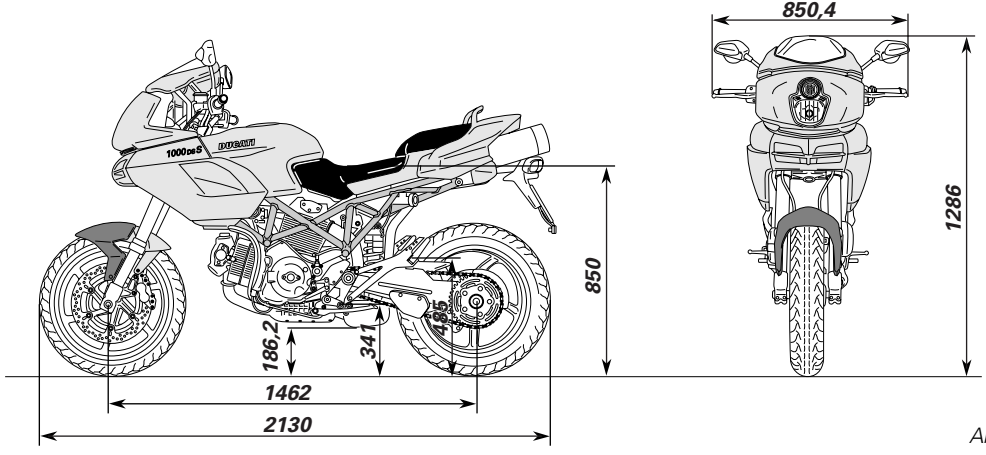


Abb. 76

Betriebsstoffe	**Typ**	**dm^3 (Liter)**
Kraftstofftank, einschl. 7 dm^3 (Liter) Reserve	*Bleifreies Benzin 95 ROZ*	*20*
Ölwanne und Filter	*SHELL – Advance Ultra 4*	*3,9*
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4*	*—*
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Kontaktreiniger*	*—*
Vorderradgabel	*SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA*	*160 mm (pro Holm) von oben eingefüllt*

Wichtig

Die Verwendung von Additiven im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-„L"-Viertaktmotor, desmodromische Ventilsteuerung, elektronische Einspritzung.
Bohrung mm:
94
Hub mm:
71,5
Hubraum cm^3:
992
Verdichtung:
10.5 ± 0.5:1
Leistung an der Kurbelwelle (95/1/EG):
62 kW/84 PS bei 8000 $^{U/min}$
Max. Drehmoment an der Kurbelwelle (95/1/EG):
84 Nm - 8,5 kg bei 5000 $^{U/min}$
Höchstdrehzahl $^{U/min}$:
8700

D

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Desmodromisch *mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Schlepp- und Kipphebel (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegenden Nockenwelle gesteuert. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

Desmodromische Ventilsteuerung *(Abb. 77)*

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Öffner-Einstellhülse (oben);
3) Halbringe;
4) Schließer-Einstellplättchen (unten);
5) Rückholfeder des Schließkipphebels;
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
7) Nockenwelle;
8) Ventil.

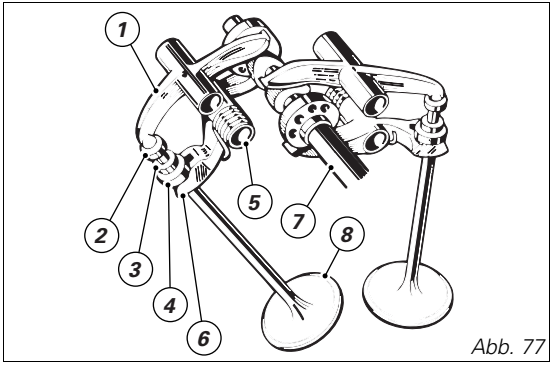


Abb. 77

Fahrleistungen
Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Zündkerzen
Die Zündung erfolgt mit zwei Zündkerzen pro Zylinder. Diese Lösung bietet eine vollständigere Verbrennung und einen Leistungszuwachs, besonders im mittleren Drehzahlbereich.
Marke:
CHAMPION
Typ:
RA6 HC
Alternative
Marke:
NGK
Typ:
DCPR8E

Kraftstoffversorgung:
Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung
Drosselklappendurchmesser:
45 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Düsen pro Einspritzventil: 1
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Auspuffanlage
In Übereinstimmung mit der Umweltschutznorm Euro 2 mit einem Katalysator ausgestattet.

Hinweis
Bei dem US-Modell entfällt der Katalysator.

Antrieb

Kupplungskorb und -scheiben vollständig aus einer speziellen Leichtmetalllegierung.
Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:
32/59
Sechsganggetriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:
15/42
Gesamtübersetzung:
1. Gang 15/37.
2. Gang 17/30.
3. Gang 20/27.
4. Gang 22/24.
5. Gang 24/23.
6. Gang 28/24.

D

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette
Marke:
RK
Typ:
525 GXW
Maße:
5/8"x5/16"
Anzahl der Glieder:
106

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Bremsen

Vorderrad

mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Material der Bremsscheibe:
Stahl.
Bremsscheibenmaterial:
Stahl
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel am rechten Lenkerstummel.
Bremsfläche:
88 cm^2.
Bremssättel-Marke:
BREMBO
Typ:
30/34 - 4 Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450FP
Bremszylindertyp:
PSC16 mit integriertem Bremsflüssigkeitsbehälter.

Hinterrad

A feste gelochte Bremsscheibe.
Material der Bremsscheibe:
Stahl.
Bremsscheibenmaterial:
Stahl.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
32 cm^2.
Marke:
BREMBO
Typ:
34 -2-Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11B.

⚠ *Achtung*

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung damit kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Rahmen
Gitterrohrrahmen aus hochwiderstandsfähigen Stahlrohren.
Lenkwinkel (je Seite):
35°

Lenkungsgeometrie:
Lenkkopfwinkel:
24°
Nachlauf:
92 mm.

Räder

Vorderrad
Vorderradfelge aus Leichtmetall mit sechs Speichen.
Abmessungen:
MT3,50x17".

Hinterrad
Hinterradfelge aus Leichtmetall mit fünf Speichen.
Abmessungen:
MT5,50x17".

Das Vorderrad verfügt über eine Steckachse, das Hinterrad ist an der Nabe der Einarmschwinge befestigt.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos)
Reifengröße:
120/70-ZR17

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless" (schlauchlos)
Reifengröße:
180/55-ZR17

Aufhängungen

Vorderrad

Öldynamische Upside-down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Gleitrohrdurchmesser:
43 mm.
Federweg:
165 mm.

Hinterrad

Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung. Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung verstellbar und unten an eine Leichtmetall-Einarmschwinge angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federweg des Federbeins:
145 mm.

Verfügbare Modellfarben

Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG);
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Schwarz glänzend Art.-Nr. 248.514 (PPG);
Rahmen in Schwarz und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage

Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
***Scheinwerfer** mit zwei übereinander liegenden Halogenscheinwerfern, bestehend aus:*
Abblendlichteinheit HB3 12V-60W;
Fernlichteinheit HB3 12V-60W;
Standlicht 12V-5W.
***Elektroschalter** am Lenker.*
***Blinker**, **12V-10W**-Glühbirnen.*
***Hupe**.*
***Bremslichtschalter**.*
***Versiegelte** Batterie, **12V-10 Ah**.*
***Lichtmaschine 12V-520W**.*
***Elektronischer Spannungsregler** geschützt durch **40A-Sicherung** auf Batterieseite.*
***Anlassermotor** Denso, **12V-0,7 kW**.*
***Rücklicht**,**12V-5/21W**-Biluxlampe für Brems- und Rücklicht.*
***12V-5W**-Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.*

Hinweis

Zum Austauschen der Glühbirnen verweisen wir auf den Abschnitt ab Seite 69.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (1, Abb. 78) befindet sich unter der linken Verkleidungshälfte (siehe Seite 59). Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen der Schutzkappe zugänglich. Weitere Sicherungen befinden sich seitlich an der Batterie.

Zum Schutz des Relais der Einspritzanlage und des Motorsteuergeräts sind seitlich an der rechten Batterieseite zwei Sicherungen (2, Abb. 79) vorgesehen. Die Sicherung (3) schützt den elektronischen Spannungsregler, während die Sicherung (4) den Seitenständersensor schützt.

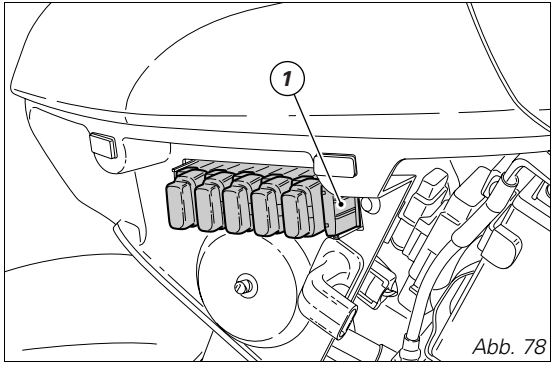


Abb. 78

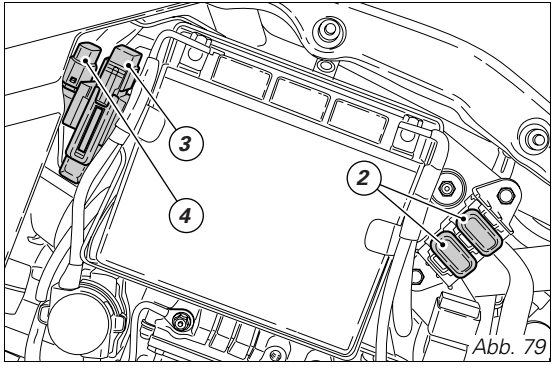


Abb. 79

D

Um an die Sicherungen zu gelangen, die Schutzkappe abnehmen (Abb. 80).

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand der Unterbrechung des ihres inneren Leiters (5, Abb. 81) zu erkennen.

Wichtig
Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei einem auf OFF stehenden Zündschlüssel ausgetauscht werden.

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungswerten verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

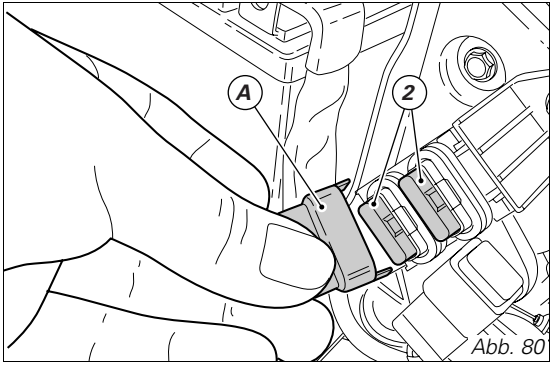


Abb. 80

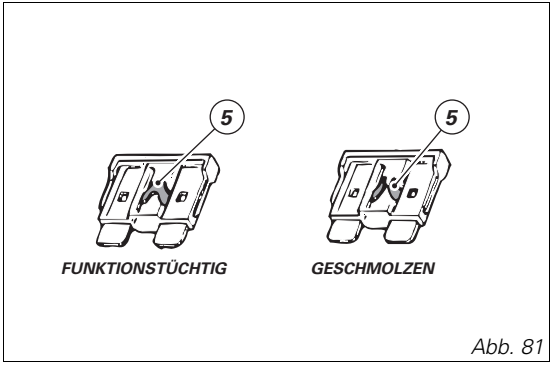


Abb. 81

Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

1) Rechte Schaltereinheit
2) Zündschloss
3) Sicherungskasten
4) Sicherungen
5) Anlassermotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Spannungsregler
10) Lichtmaschine
11) Rechter hinterer Blinker
12) Rücklicht
13) Linker hinterer Blinker
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Kraftstofftank
16) Zündkerze waagerechter Zylinder
17) Zündkerze senkrechter Zylinder
18) Einspritzrelais
19) Eigendiagnoseanschluss
20) Spule senkrechter Zylinder
21) Spule waagerechter Zylinder
22) Zündkerze waagerechter Zylinder
23) Zündkerze senkrechter Zylinder
24) Einspritzdüse waagerechter Zylinder
25) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
26) Drosselklappenpotentiometer
27) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
28) Motortemperatursensor
29) Tachometersensor
30) Seitenständerschalter
31) Leerlaufschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) Schrittmotor
35) Zünd-/Einspritzeinheit
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Öltemperatursensor Cockpit
39) Linke Schaltereinheit
40) Transponderantenne
41) Lufttemperatursensor
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Linker vorderer Blinker
45) Scheinwerfer
46) Rechter vorderer Blinker
47) Hupe
48) Anschluss Kabel Heizgriffe
49) Anschluss

Farbkennzeichnung der Kabel

B *Blau*
W *Weiß*
V *Violett*
Bk *Schwarz*
Y *Gelb*
R *Rot*
Lb *Hellblau*
Gr *Grau*
G *Grün*
Bn *Braun*
O *Orange*
P *Rosa*

Erläuterung der Sicherungskästen

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
a	*Key on*	*7,5 A*
b	*Beleuchtung*	*15 A*
c	*Hupe, Bremslicht, Anlassermagnetschalter, Lichthupe*	*20 A*
d	*Cockpit*	*5 A*
e	*Heizgriffe*	*5 A*
f	*Einspritzung*	*20 A*
g	*Speisung Motorsteuergerät*	*3 A*
h	*Seitenständerschalter*	*3 A*

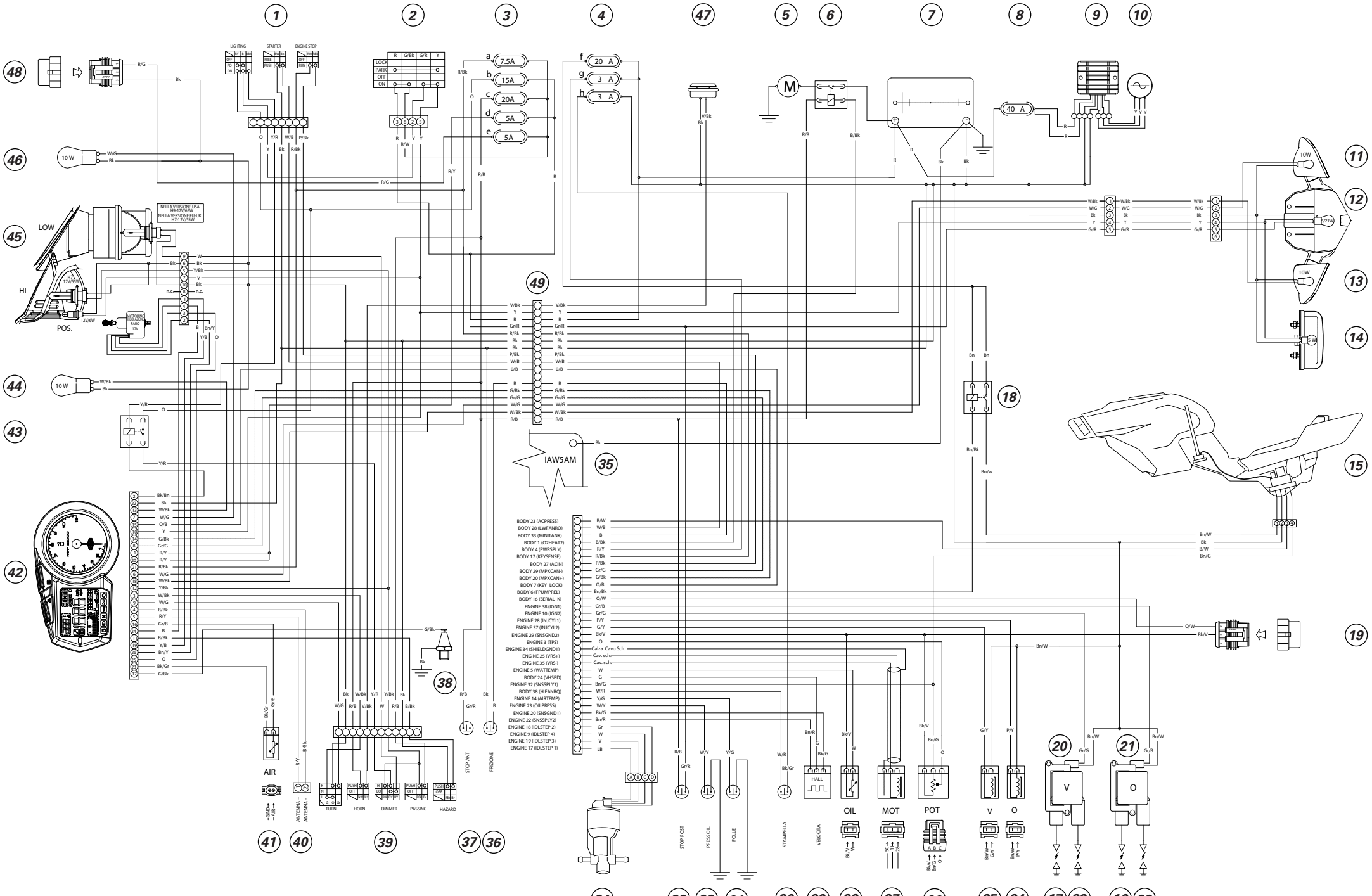
Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende dieser Bedienungsanleitung eingefügt.

MERKBLATT FÜR ROUTINEWARTUNG

km	Name Ducati-Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI*MOTORHOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com

913.7.104.1A
Stampato 09/2004



Multistrada1000S

DUCATI *MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com